NOSTOP

Periodico FILT-CGIL Nazionale

Numero 90 - aprile 2016 Euro 2.00

G-20170

SOMMARIO

Primo Piano 2

Intervista a Alessandro Rocchi

Tempo Presente 5

Otto anni a difesa del lavoro

La Carta dei Diritti nel Veneto

Se “l’apocalisse” sostituisce la politica

Cosa cambia nella Pubblica Amministrazione con il decreto Madia?

In Linea 15

La riforma toscana del TPL

La lobby dei “signori delle autostrade”

CARGO FSI: Obiettivo il “Polo della Logistica e delle Merci”

L’aggregazione dei Fondi Pensione: un esempio positivo

Spazio Aperto 24

Quanto manca al giorno in cui le banche ci pagheranno per prestarci del denaro?

Sguardi e Traguardi 27

La Cgil alla CSW60 con la Carta dei diritti

Salute, Sicurezza e Ambiente: un passo avanti nell'ottica di genere

Finestre 31

L’*Eco* che ci resta

Fuocoammare e *Sacro GRA* di Gianfranco Rosi

Immagini 35

Amsterdam

Il servizio fotografico è stato realizzato da Franco Mammana
franco.mammana@fastwebnet.it

L'intervista Alessandro Rocchi

Lo scorso 2 marzo, Alessandro Rocchi è stato eletto Segretario Generale della Filt-Cgil dall'Assemblea Generale, su proposta del Segretario Generale della CGIL Susanna Camusso, con 150 voti favorevoli e 3 astenuti su 153 votanti dei 177 componenti dell'Assemblea.
Rocchi succede a Franco Nasso, che ha lasciato all'approssimarsi della scadenza del periodo massimo del mandato. Abbiamo posto a Rocchi alcune domande sulla Filt, sui primi impegni da segretario e, più in generale, sulla situazione nel settore dei trasporti.

Come descriveresti la Filt che ti appresti a dirigere, diventando Segretario Generale?

Considero la Filt una bella Federazione della Cgil perché, nel corso dei suoi 36 anni di storia, è arrivata alla maturità, intesa come il raggiungimento degli obiettivi che la discussione degli anni '70 e le grandi difficoltà dei primi anni della Federazione avevano in qualche modo delineato. Nel corso degli ultimi 17 anni, a partire dalla Conferenza programmatica a Malpensa del gennaio 1999, abbiamo fatto una buona parte del percorso e abbiamo più che dimezzato il numero dei contratti nazionali ereditati e per lungo tempo vissuti anche all'interno della Filt. Viste queste premesse, ritengo che la Filt del prossimo futuro debba essere una Federazione che dia continuità e innovazione agli assi portanti di questi anni ed anche ai temi che abbiamo discusso nella Conferenza d'organizzazione e che stiamo discutendo adesso intorno alla Carta dei Diritti.

Il settore dei trasporti ha subìto un cambiamento profondo, passando in 20 anni dai monopoli alla concorrenza, dalle imprese pubbliche a quelle a capitale privato, dalle imprese italiane alla presenza diffusa di quelle straniere. Che opinione dai di questo cambiamento e del ruolo svolto dal sindacato?

Come dicevo prima, nel corso degli ultimi vent'anni siamo riusciti a ridurre e semplificare i contratti nazionali, costruendo anche dei fondamentali tratti comuni. Questo processo è avanzato, pur dovendo fare i conti con l'estrema eterogeneità dei sistemi delle imprese nei diversi settori, fino al punto che perfino la distinzione storica e profonda all'origine della Filt tra i settori pubblici e quelli privati nella contrattazione nazionale e, per alcuni aspetti, anche nella contrattazione aziendale, si è attenuta. Il caso più significativo è senza dubbio il percorso che, in questi anni, tra mille problemi, stiamo cercando di portare avanti (e qualche passo lo abbiamo fatto e stiamo cercando di farne ulteriori) per unificare la contrattazione nazionale del settore ferroviario e del trasporto pubblico locale. Un altro esempio rilevante è rappresentato dal contratto unico Logistica, Trasporto Merci e Spedizione che unifica il lavoro dell'intera e articolatissima filiera produttiva, dal grande corriere fino all'ultima piccola cooperativa di facchinaggio di una sperduta ribalta in mezzo alla campagna pugliese.

Se potessi decidere una agenda degli obiettivi e delle priorità, che cosa indicheresti?

Come obiettivo primario dobbiamo migliorare la capacità di contrattazione inclusiva perché, per esempio, un punto debole, non soltanto nella nostra categoria, è la capacità di includere nella contrattazione le molteplici forme di rapporto di lavoro che oggi il mercato del lavoro propone. Dobbiamo inoltre contrastare, attraverso la contrattazione, il rischio di polverizzazione delle controparti. Dobbiamo difendere i contratti unici e procedere ulteriormente a una semplificazione. Siamo in attesa di scoprire se, per effetto dei decreti Madia sulla pubblica amministrazione, sarà finalmente determinata una configurazione giuridica di Anas che consenta di collocarla nella contrattazione di tipo privatistico. Il contratto della Viabilità è un obiettivo che dobbiamo realizzare così come lo è il contratto della Mobilità. Da una parte dobbiamo far avanzare i processi di unificazione e semplificazione contrattuale e dall'altra difendere i contratti unici, oggi raggiunti dal rischio di regresso. Inoltre, dobbiamo caratterizzare gli uni e gli altri con soluzioni che favoriscano l'inclusione.

Quali sono i prossimi rinnovi contrattuali della categoria e le vertenze significative aperte?

Uno dei principali rinnovi, la cui trattativa è in corso, è quello del Ccnl Logistica, Trasporto Merci e Spedizione. Dobbiamo ripristinare un tavolo di contrattazione che rimetta insieme i soggetti, complessivamente 13 che, in quanto firmatari dell'ultimo rinnovo contrattuale, sono rappresentativi dell'unitarietà di quel contratto. Inoltre, un anno fa abbiamo sottoscritto un importante accordo sulle ribalte con corrieri e spedizionieri e appalti, basato sostanzialmente su meno appalto e più autoproduzione da parte delle committenze, in cambio di flessibilità sugli orari e applicazione del contratto nazionale.
Questo accordo sulle ribalte, che riteniamo debba essere portato dentro il contratto nazionale, rappresenta il problema principale, anche più dei contenuti economici, di cui ovviamente ancora non si è neanche lontanamente parlato. Il contratto della Mobilità, dopo il rinnovo lo scorso novembre del contratto degli autoferrotranvieri ed a seguito della trattativa in corso per l'area contrattuale "Attività Ferroviarie", è un obiettivo che dobbiamo realizzare, ma non ci illudiamo che si tratti di un'operazione semplice.
Sono, inoltre, in corso le trattative per il contratto delle Autostrade, del Ccnl dell'Anas che speriamo possano un giorno confluire nel contratto unico della Viabilità. Come vertenze significative c'è quella di Meridiana, per la quale è in corso un tavolo al Ministero dello Sviluppo Economico e si sta provando a costruire nelle forme possibili un rapporto con la compagnia Qatar Airways, candidata alla proprietà. Sembra abbastanza chiaro che, almeno nella prima fase, il nuovo investitore ci investe poco e fa un'operazione sostanzialmente di salvataggio della licenza aerea e non sembra prospettare, nel medio periodo, il rilancio della compagnia. Perciò noi, probabilmente entro il mese di aprile, ci troveremo a dover fronteggiare un problema occupazionale con esuberi stimati intorno a poco meno di mille, numero che equivale circa al personale che è già in mobilità in quell'azienda.

Il lavoro nei trasporti si è configurato come un insieme di attività altamente professionali e di attività a lavoro intensivo. Come si può tenere insieme sindacalmente e attraverso i contratti mondi così lontani?

Insistendo, nella contrattazione nazionale, sulla inclusione del lavoro attraverso i CCNL di "filiera", strumento che unifica il lavoro lungo la "catena del valore" del processo produttivo e le clausole sociali. Rafforzando, inoltre, nella contrattazione di secondo livello, il presidio e l'iniziativa sindacale nei luoghi di lavoro e nel territorio. Due piani d'intervento sindacale tra loro interconnessi e che possono trarre certamente impulso dalla recente proposta Cgil-Cisl-Uil per un nuovo modello di relazioni industriali.

La decisione del Governo di fare cassa attraverso la cessione di significative quote azionarie di società pubbliche ha incontrato, vedi il caso FSI, la contrarietà del sindacato. Quali sono le ragioni di merito e quali le opzioni che possiamo indicare al governo che vuole chiudere entro il 2017?

La definizione del Piano di Impresa, secondo le indicazioni che la proprietà ha consegnato al nuovo vertice aziendale, rappresenta la prossima tappa del processo di privatizzazione di FSI che si evolverà nei mesi successivi. Nell'ambito del Piano sarà possibile svolgere una più compiuta valutazione sul successivo processo di privatizzazione. Qui si gioca, a nostro parere, la partita decisiva sia per quanto riguarda l'effettivo ruolo dell'infrastruttura e quindi, conseguentemente, della prospettiva che sarà delineata per RFI e per lo stesso gruppo societario a struttura di holding integrata, sia sulla base delle soluzioni che saranno proposte dal vertice aziendale nel segmento del trasporto merci, nel trasporto passeggeri a lunga percorrenza, sulla mobilità locale e in merito al perimetro delle attività svolte direttamente di manutenzione delle infrastrutture e del materiale rotabile. Da parte nostra auspichiamo un confronto ordinato sull'aggiornamento del Piano e anche sulla trattativa, riavviata da poco, per il rinnovo del CCNL Mobilità/Area contrattuale "Attività Ferroviarie", scaduto a fine 2014. Alla luce di questi sviluppi dei prossimi mesi, rimangono le nostre perplessità, espresse sin da subito, sul fatto che nel processo di privatizzazione sembra prevalere eccessivamente l'aspetto finanziario dell'operazione e restano in secondo piano gli aspetti industriali e gli aspetti sociali che riteniamo prioritari per la sua valutazione.

Sul tema del diritto di sciopero legato alle nuove regole sulla rappresentanza, sono necessari nuovi interventi legislativi? E, nel caso, quali?

Riteniamo che non sia necessario alcun intervento di legge sul vigente quadro normativo, considerando la legge attuale e l'insieme delle interpretazioni che, nel corso di questi anni, la Commissione di garanzia sugli scioperi ha adottato, a nostro giudizio forzandole un po'. Secondo noi una possibile strada sta nel coniugare l'attuazione delle regole sulla rappresentanza con le norme di accesso al diritto di sciopero, non di esercizio del diritto di sciopero. Pensiamo che le norme di accesso potrebbero essere differenziate in relazione al tasso di rappresentatività sindacale. L'esperienza ci dimostra che, molto spesso, le vertenze nel settore, per esempio del trasporto locale, sostenute dalle Federazioni delle categorie confederali, hanno uno spessore rivendicativo di

carattere anche più generale che non quelle avviate da organizzazioni sindacali di mestiere. Oggi il tasso di rappresentatività delle Federazioni Confederali è ancora elevato, spesso maggioritario in coalizione, anche in settori dove è molto forte la presenza di molteplici sigle sindacali, quindi non devono cambiare le norme di legge, ma le procedure di accesso allo sciopero. Spesso capita, quando dobbiamo dichiarare uno sciopero, sia nazionale sia locale, essendo obbligati a consultare il calendario degli scioperi e poiché la regola sulla rarefazione si applica in base all'ordine cronologico delle dichiarazioni, che, mentre è in corso la riunione con gli altri sindacati per decidere il giorno in cui fare lo sciopero, un sindacato ne dichiara 5 minuti prima un altro. In questi casi, la Commissione di garanzia non valuta se lo sciopero è proclamato da Cgil-Cisl-Uil per il rilancio del trasporto locale oppure dal piccolo sindacato per una questione locale. Un caso limite è accaduto a ottobre scorso, nel settore ferroviario, in occasione dell'adesione allo sciopero generale di Cgil e Uil: la Commissione di garanzia emise un'ordinanza di differimento perché, poche ore prima che noi mandassimo la nostra dichiarazione di sciopero, una sigla sindacale del settore ferroviario aveva proclamato uno sciopero che rendeva privo di rarefazione il nostro. Quindi una procedura di accesso che tenga conto del tasso di rappresentatività potrebbe essere una soluzione a questi casi.

Il tema della clausola sociale è inserita nella proposta di legge sugli appalti della Cgil, ma non sembra essere recepita dalla riforma degli appalti pubblici e il contratto a tutele crescenti non aiuta. Come si fronteggia questo tema delicatissimo?

L'illegalità, le cooperative spurie, gli appalti nei trasporti sono soprattutto nel settore privato e neanche il nuovo codice degli appalti introdurrà novità da questo punto di vista perché appunto affronta i contratti d'appalto pubblici. Proprio nell'accordo delle ribalte, cui facevo riferimento prima, c'è il contenuto della clausola sociale, sapendo che in questo settore c'è un grandissimo problema più generale che ci pone il contratto a tutele crescenti e che non ci risolve il codice degli appalti. La soluzione, ma non è una novità, sta nella proposta di legge di iniziativa popolare della Cgil sugli appalti. È una questione che stiamo cercando di affrontare per via contrattuale, non soltanto noi ma l'insieme della contrattazione delle categorie della Cgil; però è come tentare di svuotare il mare con un cucchiaio perché la controparte, che ha in mano questo straordinario strumento di legge, dovrebbe cedere qualcosa nella contrattazione collettiva su un argomento delicatissimo come quello del licenziamento.

La Cgil è impegnata nella campagna sui diritti, attraverso la proposta della Carta; come si inserisce questo nel settore dei trasporti?

La proposta della Cgil della Carta dei Diritti non credo abbia una declinazione specifica nel nostro settore contrattuale né in generale. Avendo un taglio di universalità, non ha declinazioni. La Carta dei Diritti dà una risposta o tenta di dare una risposta trasversale che prescinde dalla specificità. Nella trasversalità di tutti i settori sarebbe uno strumento, in quanto fornisce un supporto legislativo importante, per favorire e sostenere processi di contrattazione collettiva inclusivi. Come ho detto a proposito degli obiettivi, ritengo che il principale, per il futuro prossimo, sia dare alla nostra contrattazione la capacità, non solo di leggere verticalmente le filiere del lavoro dipendente classico e arrivare a tutelare anche il socio della cooperativa, ma riuscire a difendere il lavoro invisibile nell'immenso mondo della precarietà. La Carta dei Diritti, in questo senso, sarebbe uno straordinario strumento di sostegno.

Otto anni a difesa del lavoro

di Franco Nasso

Le principali coordinate del nostro agire sindacale sono state: la confederalità della Federazione dei trasporti; l'azione unitaria; la rappresentanza; la contrattazione; l'organizzazione attraverso la quale la Filt ha affrontato anni di crisi e di generale difficoltà nel nostro mondo del lavoro.
I nostri tratti distintivi: coesione e unità, serietà e rigore nella gestione delle risorse, rinnovamento e ricambio generazionale.

Mi è stata chiesta una breve nota sui miei otto anni da Segretario Generale della Filt, sui cambiamenti nel mondo del lavoro nei trasporti e sull'azione sindacale della Filt e della Cgil.
Lo spazio disponibile in un articolo è davvero poco per rispondere alla domanda. Gli otto anni sono quelli dal 2008 al 2016, anni molto intensi e impegnativi, tutti dentro la crisi che non ha risparmiato nessun settore dei trasporti dentro la più generale crisi che investe il Paese, ancora senza soluzione.
In questi difficili anni siamo stati impegnati quotidianamente, senza alcuna pausa, nella difesa del lavoro.
Otto anni di crisi e di conseguenti cambiamenti nell'intero settore dei trasporti, tutti con il segno negativo.
Non poteva andare diversamente, la crisi ha fatto da detonatore e da amplificatore di tutti i gravi ritardi accumulati in tanti anni di mancanza di una politica dei trasporti e di mancato riconoscimento del valore di questo fondamentale settore per l'economia e per lo sviluppo del paese.
I trasporti hanno affrontato la crisi partendo da una grave debolezza strutturale non rimediabile in mancanza di risorse disponibili per gli investimenti, per il risanamento e per la messa a sistema dell'intero settore.
Quello che non era stato fatto prima nei trasporti era impossibile da realizzare in anni nei quali i tagli alla spesa pubblica sono stati il segno costante e inevitabile del tentativo di tenere in qualche modo insieme i conti del paese, dentro politiche economiche sbagliate e recessive imposte dei governi nazionali, in accordo con quelle europee.
Il paese ha pagato, e continua a pagare, la mancanza di una seria politica dei trasporti, da sempre rivendicata dalla Filt, molto prima dell'esplosione della crisi, nella disattenzione dei governi nazionali e degli Enti locali, per i quali i trasporti sono sempre stati di interesse per le grandi opere e per il potere connesso alla gestione delle aziende pubbliche.
Sempre in questa enorme difficoltà generale si è svolta la nostra azione sindacale, nelle iniziative di mobilitazione della Cgil a sostegno della richiesta di una diversa politica economica e poi in categoria nella contrattazione e nelle innumerevoli crisi aziendali, dalle grandi aziende alle tante piccole e medie imprese che hanno costituito il lavoro duro e impegnativo per tutte le nostre strutture e per le delegate e i delegati della Filt nel territorio.
Siamo ancora dentro la crisi economica generale e dentro la crisi nel sistema dei trasporti. Non è possibile vedere bene l'esito finale del processo che ha investito il settore nel suo insieme, ma la realtà del cambiamento avvenuto ha un segno chiarissimo: la crisi ha aggravato moltissimo i problemi esistenti e non ha offerto prospettive di soluzioni positive.
Continua a mancare una politica dei trasporti e gli interventi di regolazione, con pochissime eccezioni, sono avvenuti, e proseguono, nel segno costante del liberismo senza regole, della concorrenza non disciplinata e della precarizzazione del lavoro.
La crisi non ha portato chi decide nel governo e negli Enti locali a una seria riflessione ed a un ripensamento delle politiche che hanno chiaramente fallito.
Provando a valutare lo stato del settore negli otto anni, dal 2008 a oggi, si può senza dubbio affermare che il sistema complessivo si è fortemente indebolito con le aziende quasi tutte in difficoltà e che le poche note positive sul fronte delle imprese si registrano tra gli operatori che hanno potuto approfittare della concorrenza non regolata e della competizione sul costo del lavoro.
I costi occupazionali registrati sono enormi e le coperture degli ammortizzatori sociali hanno funzionato solo in alcuni casi, anche se sono in crescente difficoltà, come sta avvenendo per il settore del trasporto aereo.
Questa crisi senza soluzione è stata la costante di questi anni con la sua quotidianità, spesso angosciante, delle conseguenze sui lavoratori. La Filt ha presidiato con grandissimo impegno tutte le situazioni di crisi e tutti i luoghi della contrattazione e ne ha sviluppato gli spazi e i risultati con le iniziative di mobilitazione.
Abbiamo difeso il lavoro nelle tante crisi e, nello stesso tempo, abbiamo avanzato le proposte e le richieste necessarie per

affrontare la grande questione irrisolta dei trasporti nel nostro paese.
La nostra iniziativa e le nostre proposte si sono sempre sviluppate dentro un preciso sistema di riferimento che ha provato a rispettare rigorosamente i mandati dei congressi e delle coerenti decisioni degli organismi.
Per obbligo di sintesi, si possono identificare le principali coordinate del nostro agire sindacale in questi otto anni.
La confederalità della Federazione dei trasporti è stata sempre il riferimento fondamentale, nella partecipazione alle vertenze generali confederali e nella traduzione coerente, nelle pratiche contrattuali, dei principi condivisi e sanciti dai congressi della categoria, del ruolo dei contratti nazionali, del loro adeguamento ai mutamenti produttivi e alle necessità di tutela e di inclusione del lavoro nei processi di liberalizzazione. Così le nostre politiche contrattuali si sono sviluppate con la costruzione progressiva dei contratti di settore e dell'inclusione delle filiere, con la centralità che, anche nell'ultimo congresso, abbiamo fortemente riconosciuto al lavoro negli appalti e alla tutela contrattuale di questa parte molto rilevante del lavoro nei trasporti. Si è trattato di un lavoro molto impegnativo, ancora in corso e da sviluppare guardando con attenzione ai cambiamenti e alle necessità di tutela, ma siamo dentro il forte segno solidaristico e confederale di unificazione del lavoro che rappresenta, senza alcun dubbio, il tratto unificante dell'azione contrattuale della nostra categoria.
L'azione unitaria della Federazione, altra coordinata fondamentale, è stata e rimane riferimento di grande valore in tutta la nostra azione vertenziale e contrattuale e rappresenta un vincolo imprescindibile e costante che la Federazione non ha mai messo in discussione, neanche nei momenti più oscuri e difficili dei rapporti unitari a livello confederale.
Questa nostra scelta, condivisa da tante categorie della Cgil, ha sostenuto la ripresa dei rapporti unitari a livello confederale, ci ha consentito di realizzare avanzamenti molto importanti nelle scelte contrattuali, nei rinnovi contrattuali, tutti unitari, nelle vertenze unitarie nei confronti del governo, nella contrattazione di secondo livello.
La scelta dell'asse principale dei rapporti unitari non è mai semplice e porta a mediazioni talvolta faticose, ma non ha alternative credibili di azione solitaria di organizzazione.
Altra coordinata fondamentale del nostro agire sono state: rappresentanza e contrattazione.
La pratica dell'unità sindacale in categoria ci ha consentito di contribuire, più di quanto ci può essere riconosciuto o da noi stessi percepito, all'avanzamento di straordinaria rilevanza degli accordi interconfederali su rappresentanza e contrattazione riassunti nel Testo unico del 10 gennaio del 2014 e ancora nell'intesa recente con Cisl e Uil sul nuovo sistema di relazioni sindacali. Si tratta di un insieme di intese e proposte che possono, se non disperse, rappresentare da una parte, l'autonoma ridefinizione del profilo del sindacato confederale italiano e, dall'altra, una risposta forte e unitaria agli attacchi allo stesso sindacato confederale che il populismo di governo continua a portare, provando a ridurre agli ambiti aziendali e corporativi lo spazio di azione del sindacato in Italia.
Si riconoscono con grande evidenza, in questi straordinari risultati del lavoro unitario confederale, gli obiettivi e le aspettative dell'impegno unitario della Federazione, avendo ben presente quanto è

importante nel settore dei trasporti un sistema di regole su rappresentanza e contrattazione.
Penso che la Federazione ha fatto bene la sua parte per contribuire a questo risultato unitario, lo ha fatto con la discussione e con la condivisione degli obiettivi e, soprattutto, con la costante pratica del lavoro unitario con le Federazioni dei trasporti di Cisl e Uil.
L'organizzazione, infine, attraverso la quale la Filt ha affrontato questi anni di crisi e di generale difficoltà nella nostra parte del mondo del lavoro, tenendo fermi in tutte le sedi della contrattazione gli obiettivi fondamentali del proprio agire confederale e le scelte di inclusione e di tutela del lavoro più esposto e più debole.
Tutto ciò è stato possibile anche per l'unità della categoria, per la coesione e la solidarietà dell'insieme dell'organizzazione in tutte le sue articolazioni territoriali.
La gestione delle innumerevoli situazioni di crisi aziendali, ancora di pesante attualità, i difficili rinnovi dei contratti nazionali, il confronto relativo ai cambiamenti degli assetti del comparto a livello nazionale e regionale, si sono svolti e proseguono con risultati importanti e positivi nel segno della grande unità della categoria.
La coesione e l'unità, la serietà e il rigore nella gestione delle risorse, il rinnovamento e il ricambio generazionale che sta inserendo tanti giovani nei punti di direzione della categoria consentono di guardare con grande fiducia al futuro e di proporre alle lavoratrici e ai lavoratori dei trasporti una rappresentanza sindacale della Filt e della Cgil in grado di rispondere alle impegnative istanze di tutela che provengono dal mondo del lavoro nei trasporti.

La Carta dei Diritti nel Veneto

di Elena Di Gregorio, Segretaria Generale CGIL Veneto

La proposta lanciata della CGIL di una "Carta dei diritti del lavoro" è particolarmente importante ed impegnativa nel Veneto dei distretti e della piccola impresa.
In controtendenza con il dibattito politico, tutto centrato sull'autonomismo regionale quale panacea di tutti i mali che affliggono la regione colpita da 8 anni di crisi, l'idea di un nuovo statuto dei lavoratori propone un moderno modello sociale in grado di dare diritti a tutti, una contrattazione inclusiva, un rilancio del ruolo dei corpi sociali intermedi, lo sviluppo della democrazia economica e della partecipazione dei lavoratori.
Proprio in Veneto, ancor prima del documento nazionale di Cgil-Cisl-Uil su "Un moderno sistema di relazioni industriali", abbiamo aperto un'importante fase di sperimentazione sia sul versante della partecipazione (vedi Protocollo Cgil-Cisl-Uil e Confindustria di Vicenza), sia sul welfare contrattuale integrativo e non sostitutivo di quello pubblico (vedi delibera della giunta regionale che, su iniziativa delle parti sociali, prevede la possibilità per i fondi di sanità integrativa di stipulare convenzioni con le Ulss venete, privilegiando in questo modo il ricorso alla sanità pubblica).
L'impianto della proposta della Cgil si misura con le profonde trasformazioni nel lavoro e con la necessità di affermare una modernità socialmente orientata, un processo né semplice né scontato alla luce delle politiche finora perseguite, in oltre venti anni, dai diversi governi. Perciò siamo chiamati regionalmente e territorialmente a uno sforzo senza precedenti, per far vivere nella società veneta un'idea del lavoro e delle relazioni sociali diversa da quella che in questi anni si è tentato di imporre attraverso una legislazione tendente alla disgregazione del lavoro di cui il jobs act è solo l'ultimo atto.
Quello che proponiamo è un cambio di paradigma nella politica economica e sociale del Paese, ma anche nella contrattazione che, soprattutto nella nostra regione, può e deve caratterizzarsi con la sperimentazione di modelli partecipativi e con la qualificazione di un welfare contrattuale che meglio corrisponda a una domanda sempre più diversificata che si esprime tra i lavoratori.
Una linea sulla quale siamo stati confortati dal dibattito svoltosi nel corso della consultazione degli iscritti e delle iscritte, che ci ha restituito una nuova consapevolezza dei lavoratori sulla necessità di tornare in campo con una nostra visione delle trasformazioni sociali in atto per determinare una nuova agenda politica al paese.
In Veneto abbiamo consultato 77.673 lavoratori.
Dopo questo primo passo abbiamo bisogno di allargare il fronte delle alleanze sociali, in modo da dare corpo a una nuova stagione d'impegno politico per raggiungere il risultato di un nuovo diritto nel lavoro che dia certezze alle persone e nuove opportunità di autorealizzazione a quanti oggi si sentono esclusi dalla possibilità di accesso a un lavoro dignitoso in linea con le aspettative e i saperi soggettivi.
La consapevolezza che il percorso non sarà né semplice né breve non ci fa velo sul fatto che la forte sofferenza sociale, soprattutto da parte dei più giovani e che si esprime nei modi e nelle forme più disparate, può essere una leva potente per dare gambe alle nostre proposte nella conquista di una maggiore qualità nel lavoro e nella vita delle persone, di autonomia dalle famiglie di origine da cui ancora molti dipendono costretti dalla discontinuità del lavoro, dai bassi salari, dal dilagare della precarietà.

Secondo una nostra rilevazione, in Veneto i giovani dai 15 ai 30 anni che hanno almeno un'esperienza lavorativa nel corso di un anno sono il 55%; di questi, la metà (48%) svolge lavori precari e sottopagati, compreso il lavoro accessorio in crescita esponenziale nella regione. Secondo solo alla Lombardia che ha dimensioni economiche e demografiche pari al doppio, il Veneto nel 2015 ha superato i 15 milioni di voucher venduti: una cifra enorme (ed ancora in aumento come testimoniano i primi dati del 2016) che interessa soprattutto i settori del terziario (servizi, commercio, turismo) che sono anche quelli dove si registra la maggior crescita occupazionale, a fronte di un'industria che in 7 anni ha perso il 25% della produzione.
Nonostante un progressivo spostamento del peso economico verso le attività del terziario, la regione rimane prevalentemente a vocazione industriale e manifatturiera ed è contrassegnata - a scacchiera - da punti di forza e di debolezza, oltre che da sacche di "resistenza" a una crisi non ancora sufficientemente lontana per potersi definire scongiurata.
La debole ripresa che ha contrassegnato il 2015, mantenendo gli indicatori per il Veneto poco al di sopra della media nazionale, è fortemente legata all'export ed è indubbio che il rallentamento cinese e dei paesi emergenti si ripercuote anche alle nostre latitudini.
Restano più solide le basi di chi ha saputo innovare, soprattutto nei prodotti, internazionalizzarsi e investire, non solo in macchinari, organizzazione e ricerca, ma anche nelle risorse umane che rappresentano uno dei fattori di successo delle imprese più valide e dinamiche.

Chi pensava che destrutturare il lavoro e portare la competizione sui bassi salari fosse una strategia vincente è stato smentito anche qui, nel Veneto, dalla sparizione in pochi anni di interi settori a produzioni mature incapaci di reggere alle prime difficoltà.
Anche da qui trae forza la proposta della Cgil di riconoscere valore al lavoro e di estendere e rafforzare la contrattazione.
Questa deve essere incisiva e inclusiva e dispiegarsi sui due livelli, affiancando al contratto nazionale, che resta il perno regolatore, una diffusa contrattazione decentrata capace di entrare, oltre che nelle aziende e nei territori, anche nelle pieghe delle realtà complesse (delle filiere e dei siti) e definire la condizione di lavoratori inquadrati in contratti e rapporti di lavoro tra i più disparati, oltre che la qualità degli investimenti ed i programmi di prospettiva.
Penso, ad esempio, a strutture come l'aeroporto di Venezia, o agli interporti come Quadrante Europa a Verona, o anche a grandi agglomerati industriali, tipo Fincantieri dove i lavoratori terzi superano i dipendenti diretti.
Vi è poi tutto un lavoro difficile, complicato, pieno di impedimenti legati alla natura stessa delle situazioni che riguarda il mondo degli appalti, non solo nell'edilizia e nell'indotto industriale, ma anche e soprattutto nei servizi alla persona e nella logistica dove sono presenti cooperative spurie, si operano forme di dumping contrattuale, la sicurezza spesso è un optional e c'è una forte ricattabilità dei lavoratori anche a fronte dei continui cambi di appalto.
Soprattutto la logistica è un terreno fortemente a rischio non solo di dumping contrattuale, ma di lavoro nero e grigio. Un settore che rischia di essere scalato dalla criminalità economica e da quella organizzata e in cui abbiamo visto fiorire preoccupanti fenomeni di caporalato consumato soprattutto verso lavoratori immigrati. Su questi temi in Veneto abbiamo aperto una vera e propria vertenza che ha portato, come primo risultato, alla Costituzione di un tavolo permanente regionale tra le parti sociali.

Aver posto nella proposta di legge la responsabilità solidale del committente negli appalti rappresenta perciò un punto fondamentale, in quanto ci consegna uno strumento che rafforza le tutele di lavoratori particolarmente deboli ed esposti e offre una sponda alla stessa contrattazione che intendiamo sviluppare nel Veneto in questi settori.
Indispensabili per dare forza e applicazione alle intese sono, però, le regole e la certificazione della rappresentanza. Non solo perché consentirà di ottenere il riconoscimento della validità erga omnes dei contratti sottoscritti, ma perché evita intrusioni di sigle di comodo che, in settori come quello della logistica, spesso portano a intese peggiorative in deroga agli accordi contrattuali.
Ciò deve rappresentare anche un argine a chi pensa che in Italia si possa fare a meno del sindacato, a chi pensa con il salario minimo legale di indebolire la contrattazione collettiva arrecando, per questa via, un peggioramento nelle condizioni dei lavoratori e alla stessa qualità democratica del paese che, al contrario, deve avere nel dialogo sociale uno dei suoi elementi di vitalità e ricchezza.
In questi anni in Italia - e in un'Europa che non ha saputo far di meglio che affrontare con le politiche del rigore una crisi di portata epocale - si è prodotto un duplice attacco ai salari e ai diritti del lavoro, da un lato, e al sistema di welfare, dall'altro, in un combinato che delinea un abbassamento di tutele e protezioni sociali.
Cgil-Cisl-Uil hanno rilanciato la mobilitazione per una profonda modifica dell'attuale sistema previdenziale che crea problemi ai lavoratori più anziani soprattutto se hanno perso il posto, ai giovani che vedono bloccato l'accesso al lavoro ed hanno una prospettiva di pensioni povere, alle categorie di lavoratori impiegati in attività gravose che sono obbligati a continuare a farle in età in cui le forze e l'attenzione non sono più ai livelli adeguati.
Come si può pensare che un lavoratore di 67 anni possa operare sulle impalcature dei cantieri, nelle stive delle navi o alla guida di treni e mezzi pubblici di trasporto?

È un problema, ad esempio, molto sentito tra i lavoratori che la Filt organizza e che hanno partecipato numerosi alla manifestazione del 2 aprile a Venezia con Susanna Camusso.
Il successo della mobilitazione regionale ci incoraggia a continuare questa battaglia fino a che non avremo ottenuto l'apertura di un tavolo sulle pensioni e strappato risultati positivi.
Lavoratrici e lavoratori, pensionati e giovani di tutto il Veneto si sono dimostrati molto sensibili circa la necessità di modificare l'attuale sistema pensionistico, a partire dalla riforma Fornero che, nell'intento di produrre risparmi (80 miliardi in 7 anni), sta facendo pagare un costo sociale enorme alle categorie più deboli ed esposte.

Sulle pensioni occorre chiarezza, a partire dal fatto che il sistema pensionistico italiano non è a rischio di tenuta finanziaria e che l'Italia è l'unico paese dell'Unione che carica sulla spesa pensionistica anche tutta quella assistenziale che, invece, ha altra natura e deve essere sostenuta dalla fiscalità generale, non solo dai lavoratori. Per questo non si possono accettare proposte che intendono scaricare costi sui pensionati attuali e futuri.
Il Governo non può eludere il confronto su questi temi che vanno al di là della contingenza e definiscono il profilo della società che si vuole costruire. E deve farlo in primo luogo con il sindacato perché rappresentativo del tessuto sociale più direttamente investito da queste tematiche.
In conclusione, è evidente che siamo chiamati a un impegno su più fronti perché quella che abbiamo di fronte non è una vertenza sindacale su una singola questione, ma un'iniziativa che vuole trasformare radicalmente il Paese ripartendo dalla centralità del lavoro, dei diritti, di uno sviluppo socialmente sostenibile.
Ancora una volta spetta al Sindacato, e alla Cgil in particolare, dare una speranza e un futuro al Paese.

LA TUA SALUTE
NELLE MANI
DI CHI SI PRENDE
CURA DI TE

CesarePozzo è una società di mutuo soccorso che offre sostegno
alle spese sanitarie dei suoi assistiti, trattandoli da Soci e non come clienti.
In tempo di crisi, è una bella differenza.
TUTELE INDIVIDUALI, ACCORDI COLLETTIVI, FONDI SANITARI
PREVENZIONE E CURA, RICOVERO, INTERVENTI CHIRURGICI, ASSISTENZA A DOMICILIO:
PER LA FAMIGLIA, PER IL LAVORO, PER I GIOVANI

SEDE NAZIONALE: Via S. Gregorio, 48 • 20124 Milano • Tel. 02.66726.1 • Fax 02.66726313
C.F. 80074030158 • infocenter@mutuacesarepozzo.it
Informati su: **www.mutuacesarepozzo.org**

infocenter
02.667261
infocenter@mutuacesarepozzo.it
CHIAMA, SCRIVI, PARTECIPA.

Se "l'apocalisse" sostituisce la politica

di Nino Cortorillo, Segretario nazionale Filt-Cgil

Di fronte ai "mutamenti irreversibili" la risposta prevalente, e molto più trasversale di quanto appaia, tende a difendere l'esistente con l'idea di congelare le conquiste e il benessere raggiunto.
Non è un caso che il *NO* sia diventato il prefisso non solo di ogni slogan, ma dell'agire politico, spesso coprendo l'assenza di qualsiasi progetto. Accade che dietro un *NO* si ritrovino aree politiche e culturali ferocemente avverse.

Le forme e il linguaggio con cui l'espressione di opinioni si manifesta, sia individuale che organizzata, in partiti, sindacati, associazioni, movimenti, hanno subìto una estremizzazione così evidente che spesso hanno quasi annullato il classico confronto, la dialettica tra posizioni diverse.
L'effetto mi sembra chiaro. Le pubbliche opinioni, prima che manifestare un contenuto, hanno la prevalenza a creare un nemico da dover sconfiggere. Il merito di ogni argomento diventa lo strumento da usare nel campo di battaglia ove non esistono limiti verbali, le iperboli gareggiano, nulla va dimostrato. Dove appunto ogni tema, ancorché indimostrato, diventa drammatizzato e assume l'idea che sia la vigilia di una possibile "apocalisse". Come se, non fermando un qualcosa che sta accadendo o in divenire, si generasse una apocalisse. Qualcosa di irrisolvibile.
Per questa ragione, spesso, la diversa opinione assume lo schema amico/nemico. All'avversario non si chiede di cambiare idea con un ragionamento logico, ma con nettezza di abiurare oppure di ridursi al silenzio.
Le complessità dei mutamenti storici, economici, geografici, ideologici si riducono a iper semplificazioni e banalizzazioni ripetute all'infinito. I nuovi media a partire da internet sono lo strumento perfetto per veicolare ogni assurdità. Si inseguono notizie inventate ma plausibili che, anziché allontanarsi da quelle fonti così palesemente false, creano un susseguirsi di invettive. Anche quando la notizia si è rivelata falsa, non si arresta la lapidazione mediatica basata sul "non è vero ma avrebbe potuto esserlo".
La semplificazione ovviamente è sempre esistita e dominava con brutalità anche le ideologie del novecento. A destra e a sinistra. Attorno a quei nuclei si muovevano interi sistemi sociali e visioni del mondo. Con alle spalle dei popoli o delle masse estese di consenso. Visioni anche fanatiche e apocalittiche. Sconfitte non dalla storia, come se la storia fosse un resoconto a posteriori di ogni avvenimento, ma dalle persone in carne e ossa, che hanno messo fine, a ovest come a est, a visioni assolute della società e della vita. Ideologie estreme che, per vincere, dovevano raggiungere una purezza che prevedeva l'annientamento di ogni nemico.
L'uomo nuovo si costruiva nell'idea mistica della purificazione da quanto era esistito prima.
Così come gli impuri alla razza eletta dovevano essere soppressi fisicamente per impedire ogni possibile contagio.
Visioni assolute che raffiguravano il bene e il male nettamente separati. Senza ombre o zone grigie, senza dubbi e alternative. Senza capacità di leggere le contraddizioni o i mutamenti. Senza le mille sfaccettature che compongono uomini e donne nella loro imperfezione.
La fine della separazione dell'Europa e del mondo ci ha illuso che andassimo incontro a una nuova epoca di estensione delle forme delle democrazie liberali e sociali. Società conflittuali e imperfette, ma rette da un insieme di libertà e di un progresso economico e civile realizzato che non ha eguali nella storia dell'umanità. E il cui simbolo più efficace era e resta la nascita e la progressiva

estensione dell'Unione Europea su quelli che erano stati per secoli campi di battaglia e di sterminio. Questa stessa Europa, non a caso, diventata il luogo e il bersaglio di ogni populismo e fanatismo interno ed esterno. Che venga da destra, da una nuova sinistra senza nome o da nuove forme politiche che anch'esse vorrebbero purificare la realtà.
Difficile individuare le cause. Almeno per me. Proverei almeno a distinguere le cause dagli effetti.
Proverei a elencarne alcune, quelle che metterei sotto il titolo "mutamenti irreversibili", che però vanno legate e sono così intrecciate da renderle un unico insieme:

- la globalizzazione economica, che ha significato anche uno spostamento geo politico nel mondo senza precedenti;
- la crisi economica più profonda dell'ultimo secolo;
- lo sviluppo inarrestabile e imprescindibile dell'informatica e della rete, non come tecnologia a sé, ma come modalità di produzione, distribuzione, fenomeno che modifica culture e assetti sociali;
- la crisi del modello sociale che vedeva un welfare sempre più esteso, con la progressiva riduzione della copertura delle prestazioni sociali;
- l'invecchiamento delle società ricche ed i fenomeni di emigrazione dovuti non solo a ragioni economiche ma sempre più ai conflitti armati;
- la nascita e l'espansione di una ideologia religiosa terrorista e nichilista.

La storia è piena di passaggi in cui le società e le leadership si sono trovate impreparate.
Per questa ragione, o meglio anche per questa, i cortocircuiti e le scorciatoie attraggono, attraversando più di quanto sembri anche le vecchie classi sociali e le antiche appartenenze politiche. Oggi al popolo come dimensione politica e sociale si è sostituita una massa indistinta che crea appunto il fenomeno del populismo. Comunità prive di legami forti, che rifiutano la responsabilità individuale e collettiva della realtà esistente. La società si frantuma e ogni nucleo, dentro la perdita di sicurezza, è tentato di anteporre il proprio interesse a quello della comunità paese. O impedisce che interessi compositi trovino un equilibrio. Più che una società liquida, una società caleidoscopio. Infiniti interessi che si scompongono e si ricompongono non sulla base di un progetto o un disegno, ma sulla base di casualità o pressioni emotive.
Leadership carismatica (o finta tale) e populismi usano una semplificazione che è in realtà una fuga non solo dalla complessità ma dal difficile compito di individuare soluzioni. Che, come in ogni processo, avvengono per fasi successive, per sperimentazioni e anche per errori.
Oggi è difficile confermare quelle sicurezze sociali che si riducono progressivamente e quindi semplificare diventa un grido, una iperbole, cui ci aggrappiamo. Come chi annegando, anziché resistere e mantenere la calma, si agiti spasmodicamente andando così più velocemente a fondo.
Questa modalità si realizza anche attraverso una iper personalizzazione della politica che non è data solo da un leaderismo che svuota le strutture organizzate di partecipazione. In luogo della sintesi, dentro ogni struttura e tra soggetti diversi, è cresciuta negli anni l'idea sbagliata che la politica è prevalentemente la funzione dei leader. In una scala piramidale tanti leader, di villaggio e città, di circolo, di talk show, di forum, si imitano con effetti di simulazione verso il leader supremo, perversi e ridicoli. E con nuovi modelli che mistificano un'idea confusa di maggiore partecipazione, magari attraverso la rete, per imporre epurazioni permanenti come nelle migliori tradizioni autoritarie.
Di fronte ai "mutamenti irreversibili" la risposta prevalente, e molto più trasversale di quanto appaia, tende a difendere l'esistente con l'idea di congelare le conquiste e il benessere raggiunto.

Non è un caso che il *NO* sia diventato il prefisso non solo di ogni slogan, ma dell'agire politico, spesso coprendo l'assenza di qualsiasi progetto. Accade che dopo quel *NO* si possano mettere in fila temi e argomenti totalmente diversi. E che dietro un *NO* si ritrovino aree politiche e culturali ferocemente avverse.
Scrivevo su questo giornale, nel lontano 2007: "La società italiana sembra ormai composta di maggioranze silenziose e minoranze autoreferenziali, convinte che i propri bisogni o interessi siano prioritari e fondamentali. In una società liquida, sfuggente, che agisce molto sulla base della paura, vincono idee semplici, con slogan leggibili, tutti

preceduti dal *NO*. No tax, no global, no Tav, no Dal Molin, no immigrati, no discarica, no DiCo. Una società liquida, citando Zygmunt Bauman, e insieme una società affetta dalla sindrome di nimby".
Poco in quasi dieci anni sembrerebbe cambiato (in realtà molto è cambiato e non in meglio), se non che l'elenco si allunga a ogni occasione e ogni tema radicalizza, senza alcun nesso logico o scientifico, la contrapposizione.
In questi giorni (il giornale uscirà dopo il voto al referendum) potremmo aggiungere anche "No Triv". Si possono avere opinione opposte o diverse anche su questo ultimo argomento. Ma è concepibile che le stesse trivelle che in 50 anni non hanno mai generato alcun disastro possano generare, dopo il voto, l'estinzione di ogni pesce e le spiagge coperte di petrolio? Ho letto di comitati, in regioni dove nemmeno ci sono impianti di estrazione, che vogliono salvare spiagge e mari ma dove l'80% dei comuni non ha depuratori e l'immondizia diffusa fa fuggire inorriditi i turisti stranieri. Magari dimenticando che paesi come la Norvegia estraggono petrolio (non gas) e sono un paradiso ambientale e civile. All'opposto, non è immaginabile che, concluse le concessioni, il paese diventerà preda della miseria e ostaggio dell'energia di altri paesi.

Ripeto che le opinioni opposte avrebbero ragioni sempre legittime, ma quello che mi è intollerabile è che vi siano ragioni che ormai si nutrono quasi esclusivamente della teoria della apocalisse. I fenomeni sociali, ambientali, economici non vanno affrontati, ma dagli stessi ci si deve difendere, respingendoli.
Con questa modalità che avvicina fenomeni opposti quali il "no agli immigrati" al "no Triv" si esprime una società, o meglio una comunità, che è terrorizzata proprio da quei mutamenti irreversibili che elencavo. Immigrazione o trivelle diventano la conferma di una modalità con cui si dimostra di non aver capacità di gestire un tema con razionalità, se non che sia la dimostrazione dell'apocalisse cui ci apprestiamo.
Questo non attiene solo all'Italia, ma attraversa l'intera Europa e pure gli Stati Uniti. L'ascesa di Trump, che ci appare come un alieno, risponde invece esattamente ad una società impaurita dalla crisi e dai mutamenti. Alla messa in discussione del ruolo della grande America si contrappone la chiusura di ogni immigrazione, l'espulsione degli islamici, l'insulto come risposta a ogni domanda. La semplificazione come metodo di soluzione di ogni enigma. Cos'altro attraversa l'Europa se non la paura di perdere il benessere e la sicurezza conquistata a ovest e a est? Di non avere una visione comune su come affrontare cambiamenti irreversibili che, oltre alla propria sicurezza economica e sociale, rompono la o meglio le proprie identità vere o presunte?
Proprio a est si manifestano i fenomeni più pericolosi di arretramento democratico e di razzismo. Meno la storia ha consolidato in una comunità alcuni valori fondanti più queste comunità spaventate cercano la via facile dell'identificazione del nemico causa della propria insicurezza.
Più l'apocalisse diventa la linfa di troppe discussioni, più si realizza l'incapacità di affrontare ogni tema.
Si riducono sempre più gli spazi di mediazione, i luoghi dove il confronto non sia solo la palestra di uno scontro verbale se non fisico. La difficile arte della mediazione è vista con sospetto proprio perché intacca la purezza di opinioni e persone.
Se la politica si esercita attraverso leaderismo e populismo, governare o fare opposizione diventa inevitabilmente strumento di sola contrapposizione.
Un tempo un accordo, in prevalenza almeno, era salutato con sollievo come la fine di un'aspra contesa. Oggi tutto quello che sa di intesa è guardato con sospetto, prima ancora e a prescindere dal contenuto. Ne consegue una finta radicalità e, anziché puntare a governare i mutamenti, s'immagina di poter ingessare la realtà finendo così per subire gli effetti del mondo globale che, inevitabilmente, importiamo.
La sinistra, un tempo il luogo in cui si elaborava il cambiamento, oggi è frantumata tra leaderismi al governo e piccoli leader all'opposizione.
Divisa tra una politica post ideologica del "fare" e lo sgomitare di piccoli leader senza alcun seguito significativo, alla ricerca continua del corpo a corpo su ogni atto quotidiano. Una sinistra che ha assorbito la tecnica e la sostanza del movimento 5 stelle. Un campo dove il personalismo ha sostituito le personalità.
Oltre a divisioni che non appaiono oggi ricomponibili, quella che un tempo era la partecipazione di un intero popolo è diventata, di conseguenza, una disputa che appassiona circoli sempre più ristretti.
Aumentando così solo il rancore sociale e politico. Gli steccati diventano incomunicabilità. Le persone che componevano un popolo hanno ormai difficoltà a trovare i luoghi ove esprimersi liberamente.
E gli effimeri e ancor più rancorosi forum, anziché la democrazia della rete, ci hanno consegnato una melma sociale che finge di trasformare dei cretini in opinionisti.
Servirebbe avere un immenso coraggio nel riconoscere che il mondo è cambiato con mutamenti irreversibili e ci ha imposto nuove sfide e nuove priorità. E che non tutto è possibile e che ogni diritto resisterà se sarà riconosciuto come tale e sarà sostenibile socialmente ed economicamente.
Dentro la crisi, come sappiamo, la paura non ha argini. Dentro questa crisi la politica e le organizzazioni sociali hanno un consenso freddo.
L'architetto Renzo Piano, parlando del degrado delle periferie delle nostre città, ha detto che ci occorre un'immensa e paziente operazione di rammendo, di ricucitura di quanto si è lacerato nel tempo.
Questa metafora mi sembra, pur apparentemente non politica, quella che servirebbe non solo alla sinistra, ma al paese, all'Europa.
Servono però buoni sarti, non leader senza popolo, o agitatori di piazza o di TV. Buoni sarti che rimettano insieme asole diventate solo spazi vuoti e bottoni che fanno bella mostra di sé, ma sono inutili.

Cosa cambia *nella Pubblica Amministrazione* con il decreto Madia?

di Rosario Strazzullo, Cgil Nazionale – Coordinatore Area Contrattazione

Sulla PA si gioca una partita decisiva per il Sindacato Confederale, poiché la qualità del lavoro pubblico, la sua valorizzazione e qualificazione sono parte nevralgica della vita dei cittadini.

La Legge Delega Madia per la Riforma della Pubblica Amministrazione n. 124/15 rappresenta per il Governo Italiano una strategia ambiziosa. Essa si iscrive dentro la più generale politica di riforme dell'esecutivo nel contesto europeo che ha riguardato altri ambiti nevralgici per il nostro paese, come il mercato del lavoro. Non a caso, sono stati posti alla base di questo intervento tre principi: semplificare la vita dei cittadini; aiutare chi investe; tagliare gli sprechi e migliorare i servizi.

La CGIL, sin dall'inizio, ha segnalato l'assenza del tema del lavoro pubblico, della sua valorizzazione e qualificazione, del ruolo della contrattazione e della formazione. Più in generale, mentre il Governo si è riferito al settore pubblico in termini di snellezza e dinamicità, da parte della CGIL si è enfatizzato il settore pubblico come risorsa per il paese. Si tratta di modelli e assetti diversi. Ritornando all'aspetto del lavoro pubblico, occorre rilevare che l'assenza della sua considerazione nelle strategie di riforma della Pubblica Amministrazione costituisce un tratto comune anche con altri interventi riformatori del Governo. Si pensi alla strategia europea e nazionale riferita al digitale, che riguarda anche uno dei decreti legislativi attuativi della riforma della PA. Più in generale, nelle sue strategie di riforma il Governo non tiene conto di chi lavora nei diversi ambiti considerati.

Un altro punto poi ci sembra degno di segnalazione e cioè quello relativo alla sovrapposizione di funzioni che ha caratterizzato l'evolversi della PA. Come intervenire su questo punto? Alla CGIL appare che le esperienze e le intenzioni che hanno contraddistinto le modalità di intervento sulle provincie e sugli uffici territoriali dello stato connotano un effetto concreto di riduzione della presenza della PA sul territorio.

Se si passa all'analisi dei singoli interventi, ulteriori considerazioni sono possibili aggiungendo che, dopo la Legge Delega 124/15, il Consiglio dei Ministri ha approvato, il 20 gennaio 2016, in via preliminare 11 decreti legislativi e due Testi Unici in materia di società pubbliche e servizi pubblici locali. Infine, è atteso un altro importante decreto in materia di Camere di Commercio.

È previsto, nell'ambito del più complessivo disegno di digitalizzazione della PA e di modifica del Codice dell'Amministrazione Digitale (CAD), il cosiddetto PIN unico (progetto SPID). Si tratta di un unico canale di accesso digitale a tutta la Pubblica Amministrazione. Come CGIL abbiamo rilevato che, assieme a ciò, occorre avere considerazione dell'impatto sui servizi, della semplificazione del funzionamento dei portali della PA, del tema dell'alfabetizzazione digitale. Gli ultimi sviluppi di questo progetto hanno portato, a oggi, l'individuazione di una fase sperimentale e transitoria di due anni, affidata direttamente ad alcune imprese, tra cui Poste Italiane, quindi soggetti privati che materialmente gestiranno il tema dell'identità digitale. Alla fine di questa fase si tireranno le somme. Nulla al momento è dato sapere sulla fase successiva e cioè se continuerà questo modello o se il pubblico riprenderà una sua funzione.

Di grande interesse è tutta la tematica della trasparenza e dell'accesso ai dati della PA che, in teoria, dovrebbe essere molto ampia. Come CGIL siamo molto interessati a capire e vedere come funzionerà tutta questa parte, per la quale pensiamo che

occorra una piena responsabilità del Governo senza scaricare sui singoli cittadini.
In tema di burocrazia c'è poi la questione del silenzio assenso per velocizzare i processi decisionali e la riforma della conferenza dei servizi con tempi certi e possibilità di superare i vincoli della valutazione di impatto ambientale e degli enti di tutela con delibera del Consiglio dei Ministri. In questo caso, il pericolo di una confusione e di una commistione tra problemi burocratici e questioni vere di tutela, ad esempio dei beni paesaggistici, ambientali e culturali, è molta alta. La questione è così ampia che copre ambiti di diversa misura, dal micro problema dell'impresa o del cittadino alle grandi infrastrutture. Si tratta di una questione che impatta con le nuove regole sugli appalti fino ai nuovi assetti istituzionali che si andranno a delineare con le riforme istituzionali e il referendum istituzionale del prossimo autunno e i cui esiti, nei diversi contesti e provvedimenti, dovremo saper seguire con una nuova capacità di coordinamento e visione unitaria.
Un altro tema già accennato all'inizio riguarda gli uffici territoriali dello stato, il loro accentramento presso le prefetture, la riduzione da 105 a 60, il tutto ancora una volta nel silenzio della questione del personale coinvolto che assomma a circa 150 mila unità, che vanno ad aggiungersi alle tensioni determinate dai 20 mila dipendenti delle provincie. Senza dimenticare l'impatto sui servizi.
Non convince la strategia del Governo anche sulla dirigenza pubblica, snodo non secondario per la credibilità dei processi di riforma della PA.
Poi vi sono le questioni relative agli interventi previsti per le imprese cosiddette strumentali e dei servizi pubblici locali. Stiamo parlando di una marea di imprese, circa diecimila, e di circa novecentomila lavoratori. Nessuno può negare che fosse necessario un intervento di riordino e riforma, dato il frazionamento delle diverse misure previste nelle ultime Leggi di Stabilità. Ci sono stati interventi legislativi segnati dalla fase di crisi e rapporto con l'Europa, con i Governi Monti e Berlusconi, misure settoriali soprattutto per i servizi pubblici locali cui si erano aggiunte disposizioni orizzontali e pronunciamenti referendari. Questo poi è avvenuto con i Testi Unici predisposti dal Governo, in attuazione della Delega, senza considerare i problemi del lavoro, sprovvisti di qualsiasi ammortizzatore sociale, senza distinguere ai fini della costituzione e della permanenza delle aziende pubbliche tra società in perdita e società in attivo, senza rispettare pienamente la normativa europea che prevede la possibilità di tre modalità di gestione per i servizi pubblici, tutte da mettere sullo stesso piano sacrificando e imponendo vincoli aggiuntivi alla gestione pubblica, cosiddetta *in house*. Di tutto questo, tanto per non smentirsi, è pienamente responsabile l'esecutivo. Per obiettività occorre anche segnalare oggi un potenziale punto di avanzamento, non di poco conto, costituito dalle clausole di continuità occupazionale nei cambi appalto con il ricorso, pur ancora disomogeneo tra i diversi settori, all'articolo 2112 del codice civile.
I decreti legislativi segnalano ancora due questioni nevralgiche, costituite dall'Assetto dei Porti e dalle Autorità Portuali. Esiste una questione più specifica e settoriale costituita dalla riduzione del numero delle Autorità, su cui è intervenuta recentemente l'intesa Stato Regioni, in qualche modo rallentando e attenuando alcuni processi di aggregazione delle Autorità nei territori che avevano fatto particolarmente discutere. Poi vi è la scelta di ricondurre le Autorità nell'area pubblica. Si tratta di una scelta che contraddice la storia di queste realtà, segnata da contratti di lavoro di tipo privato. Da ultimo, va segnalata la contraddittorietà di una strategia che, da un lato si ritira dal settore pubblico e dall'intervento pubblico, dall'altro riconduce dentro la PA settori che hanno una storia diversa e di tipo privatistico con un'analogia con la questione delle imprese pubbliche. Tutto questo con l'aggravante che gli obiettivi sono sempre oscuri, non è chiara la direzione di marcia, trattandosi di un comparto che riguarda la logistica, strategico per il futuro dell'Italia e per gli stessi obiettivi di crescita che il governo impropriamente mette in capo alla riforma della PA. Infine, com'è noto, il Piano strategico nazionale della Portualità e della Logistica sostituirà la vecchia Legge Obiettivo. Siamo in presenza di una selezione delle opere con la cosiddetta strategia Delrio e sulle 25 opere individuate permangono problemi di risorse e finanziamenti, soprattutto dopo il 2019 e si è in fase di cambiamento delle norme e delle procedure per la PA e per gli appalti pubblici.
Per le Camere di Commercio, dove non siamo ancora in presenza di un decreto legislativo, insistono questioni di funzioni che si vogliono mettere in discussione, di governance del sistema, di risorse da trovare con la prossima Legge di Stabilità. Anche qui parliamo di un pezzo di qualità della PA che incide in particolare sullo sviluppo locale, componente non secondaria dello sviluppo più in generale.
Su molti dei punti sopra richiamati siamo in presenza di iniziative unitarie o di organizzazione. È chiaro che, per tutti gli obiettivi sottostanti la questione della PA, è centrale il tema della valorizzazione del lavoro pubblico, dell'importanza della contrattazione nella PA. I termini della questione sono noti. Siamo passati per un blocco della contrattazione nazionale durato cinque anni. Una sentenza della Corte Costituzionale ha riaperto la questione. Il Governo ha stanziato poche risorse e pochi euro pro capite per affrontarla. Tanto valgono per il governo i lavoratori del settore pubblico. Qui si gioca una partita decisiva per tutto il sindacato confederale ed è bene dare questo segnala all'insieme del mondo del lavoro.

La riforma toscana del TPL

di Gianfranco Conti, Segretario Generale Filt-Cgil Toscana

All'indomani dei pesanti tagli al TPL decretati dal Governo Berlusconi, nella legge regionale finanziaria del 2010, la Regione Toscana impegnava le risorse per la gara di assegnazione del servizio regionale su gomma, con quattro caratterizzazioni fondamentali: l'unificazione in un unico lotto regionale, rispetto ai 14 precedenti; un periodo di assegnazione di 9 anni; certezza e stabilità di risorse per tutto il periodo e il riferimento stretto a una legge regionale, la numero 42/98, fra le più avanzate in Italia che, assieme alla clausola sociale, contiene salvaguardie fondamentali per il servizio e per la qualità del lavoro.
Nell'agosto del 2012, parte l'avviso di gara europeo e prosegue il confronto con le organizzazioni sindacali regionali che produce due accordi (con due diversi assessori alla mobilità) che, nel 2013, definiscono il quadro delle regole e le risorse aggiuntive (85 milioni di euro) per la salvaguardia dell'occupazione e del reddito.
Negli anni successivi si procede alla pubblicazione del bando e alla valutazione delle offerte che produce l'assegnazione provvisoria del servizio, nel novembre 2015, e poi definitiva, a fine febbraio 2016, a uno dei due contendenti rimasti, Autolinee Toscane. È una piccola azienda di proprietà esclusiva di un colosso ormai mondiale nel settore, RATP Dev, filiale del Gruppo RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens) di proprietà al 100% dello Stato francese.

Il grande sconfitto risulta (anche se oggi sono avviati ricorsi) il consorzio di imprese toscane Mobit, che raccoglie le principali aziende che ancora oggi effettuano il trasporto su gomma, attraverso atti d'obbligo periodici, conseguenti alle ultime assegnazioni da gara su 14 lotti.
Tra le imprese toscane ha fatto da "capofila" la società Busitalia del gruppo FSI che, nel tempo, in Toscana ha rilevato Sita ed ATAF, quest'ultima già del Comune di Firenze e dei Comuni dell'area metropolitana, fino alla vendita decisa ai tempi di Matteo Renzi sindaco.
Il processo di unificazione (95% del servizio attuale) ha già modificato lo scenario locale nel settore, aldilà delle vicende che hanno prodotto il risultato che, di fatto, potrebbe cancellare in un colpo aziende, escluso Busitalia, ancora in gran parte di proprietà pubblica come Tiemme di Arezzo, Grosseto, Piombino e Siena, CTT Nord di Livorno, Lucca, Massa Carrara e Pisa, COPIT di Pistoia e CAP, cooperativa storica di Prato. Nel comparto scompare (o scomparirebbe?) la proprietà e gestione aziendale pubblica. In cambio, i Comuni proprietari riceveranno cospicue risorse economiche da Autolinee Toscane, obbligata per contratto ad acquistare i beni strumentali delle vecchie aziende. I circa 5.400 lavoratori del settore saranno tutti trasferiti alla nuova società, mantenendo l'occupazione (pena la rescissione immediata del contratto tra Regione e Autolinee Toscane), i propri diritti, i propri livelli retributivi e, nel caso di razionalizzazione degli organici da accorpamento, potranno accedere, come già avvenuto, a percorsi di riqualificazione professionale.
Secondo quanto dichiarato da Autolinee Toscane, il comparto della manutenzione sarà interamente gestito all'interno e 575 mln di euro di investimenti da contratto saranno destinati al rinnovo del parco macchine e alla modernizzazione dell'impresa. L'azienda si doterà di una struttura in tre dipartimenti territoriali e 11 impianti, ricalcando sostanzialmente la struttura attuale delle vecchie aziende. Infine, importanti economie saranno realizzate attraverso l'unificazione delle strutture dirigenziali e di controllo. Ovviamente alcuni di questi importanti impegni fanno parte delle dichiarazioni che la nuova azienda sta facendo negli incontri di queste settimane con le organizzazioni sindacali regionali e territoriali, dichiarazioni molto attente a non provocare preoccupazioni o reazioni tra le lavoratrici e i lavoratori coinvolti. È altrettanto ovvio, infatti, che l'unificazione produce per questi ultimi un'aggregazione diretta degli interessi e delle istanze, quindi anche delle potenzialità conflittuali.
Per un'impresa multinazionale in espansione come RATP che già opera in 12 paesi di 4 continenti, con 70 filiali, la Toscana rappresenta un'occasione industriale, ma anche di promozione d'immagine, di primo valore, che può e deve garantire solo qualità del servizio reso in una delle regioni a più alta attrazione turistica nel mondo.
La consapevolezza da parte di RATP di questa opportunità, coniugata con gli interessi e le aspettative dei lavoratori che hanno coscienza degli obiettivi raggiungibili, in termini di certezza di finanziamenti e diritti per la conseguente solidità aziendale, sta introducendo novità assolute anche nel sistema delle relazioni

sindacali, pur con sofferenze e lentezze. Sicuramente quanto percorso fin qui ha prodotto almeno un "raffreddamento" per alcune delle preoccupazioni originate dalle molte criticità, per esempio, dei decreti Madia, ovviamente solo per quanto riguarda il TPL su gomma in Toscana.

Le novità, ritenute critiche, introdotte nei meccanismi di gestione delle aziende pubbliche italiane sono, di fatto, "sterilizzate" dal conferimento del servizio a una multinazionale. I meccanismi, incerti, di reperimento delle risorse future, oltre a tempi e modalità di gestione dei servizi stessi e delle gare relative, sono anch'essi "sterilizzati" dall'assegnazione ormai (quasi) definitiva in Toscana.

La "nebulosità" contenuta nei decreti per la sostituzione dell'ormai "trapassato" Regio Decreto del 1931 che ancora regola il settore, con norme contrattuali da condividere entro un anno, potrebbe essere perfino utile alla modernizzazione in senso industriale delle imprese del settore, sempre che proprio queste accettino la sfida, come hanno provato e stanno ancora provando a fare le vecchie aziende toscane, e non provino a far decorrere inutilmente i tempi, magari contando su "benevolenti" probabili mediazioni di un Governo per nulla incline a curare interessi e aspettative di chi lavora.

Quindi questa modernizzazione industriale potrà essere utile e possibile se il confronto si fonderà sul merito, sul rispetto e sul recupero dei diritti del lavoro e se le organizzazioni sindacali potranno e sapranno contare su rapporti di forza uniti e coordinati.

In questo percorso di riforma in Toscana, né facile né privo di certezze per i 5.400 dipendenti, non possiamo nascondere alcune grosse questioni.

La prima deriva dai meccanismi e dai tempi per il trasferimento definitivo del servizio, di dipendenti e mezzi. È molto probabile sia frenato dai ricorsi, forse legittimi, del consorzio sconfitto e dalle lentezze burocratiche cui già stiamo assistendo, con l'evidente rischio di avere conseguenze sulla qualità del servizio, già incrinata dalle incertezze degli ultimi quattro anni e di logorare la pazienza di utenti e lavoratori, con il rischio di allontanare definitivamente i primi dall'uso dei trasporti collettivi. Sarebbe invece necessario fare presto, anche per fare bene, cioè per lanciare un'immagine nuova del servizio, liberato comunque da quelle lentezze della gestione troppo spesso politica e troppo poco industriale del passato.

Una seconda questione ha la stessa matrice, ma conseguenza opposta. La privatizzazione della gestione del servizio rischia di produrre un "calo" di attenzione (e di responsabilità?) da parte degli Enti Locali sulla qualità dei servizi resi ai cittadini dei territori di competenza e sulla loro integrazione con i bisogni che potrebbe produrre il ricorso a gestioni dirette, limitate e/o autofinanziate. Ciò sta già avvenendo nelle aree fiorentine e pisane e potrebbe avvenire nell'aretino, magari utilizzando piccole imprese e/o soggetti legati al mondo del volontariato e delle cooperative sociali.

L'ultima questione che vogliamo segnalare in questa sede riguarda direttamente il sistema della rappresentanza. In questo settore, la storia racconta di un legame strettissimo tra il mondo sindacale territoriale e le aziende già municipalizzate, con molte luci sulla qualità dei diritti, ma anche qualche ombra che si è progressivamente allungata negli ultimi anni di gestione "indiretta", prodotta dalla così detta legge Bassanini, largamente incompleta nei meccanismi di attuazione. La connessione stretta (ormai quasi totalmente trascorsa) con la politica delle amministrazioni locali ha consegnato perfino ai delegati del settore una rappresentatività molto alta. Oggi tutto questo cambia e non è detto in meglio. La riforma toscana del TPL su gomma consegna alle compagini sindacali una responsabilità di condivisione e sintesi delle istanze che può e deve essere rafforzata se tra le lavoratrici e i lavoratori prevarrà la capacità di coesione degli interessi e il rispetto dei bisogni collettivi, così tanto cresciuti, dilatati e diffusi, rispetto al passato.

La lobby dei "signori delle autostrade"

di Cristiano Tardioli, Segretario Generale Filt-Cgil Umbria

Le Concessionarie autostradali, il sistema degli appalti e i possibili sviluppi occupazionali nel settore, nell'ambito del rinnovo del CCNL.

Il settore delle società concessionarie autostradali, anche se riguarda un numero limitato di addetti, circa 14mila, facenti capo a 37 aziende, deve essere considerato assolutamente strategico per diversi motivi. Va tenuto in considerazione, innanzitutto, l'elevato valore delle concessioni autostradali, sia in termini di redditività, sia in termini di flussi di cassa garantiti quotidianamente. Queste concessioni fanno capo in gran parte a due grandi gruppi, il Gruppo Atlantia, come tramite della sua controllata Autostrade per l'Italia, e il Gruppo Gavio che controlla diverse società concessionarie concentrate soprattutto nell'area del nord-ovest mentre, per il resto, le concessioni fanno riferimento a diverse società partecipate essenzialmente da Enti Locali (Regioni, Provincie e Comuni) e alle rispettive Camere di Commercio, concentrate essenzialmente nel Nord Est del paese.
Fino a poco tempo fa, le concessionarie hanno beneficiato, grazie all'atteggiamento "benevolo" dei vari governi, di incrementi tariffari che sono andati ben oltre il recupero dell'inflazione, indipendentemente dalla realizzazione delle opere che le stesse si erano impegnate a fare all'atto dell'assegnazione o della proroga della concessione. Come è stato più volte segnalato da tutti gli addetti ai lavori, dalla Filt per prima, in Italia manca un Piano Nazionale dei Trasporti che veda lo sviluppo e l'integrazione di forme di mobilità alternative alla gomma ed eco-sostenibili.
In questi anni, invece, i diversi governi che si sono succeduti hanno attuato pesanti tagli agli investimenti in forme di mobilità alternative al trasporto su gomma, a partire dal trasporto ferroviario.
La situazione sopra descritta, le scelte imprenditoriali adottate dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e, infine, le politiche adottate dai vari governi, atte a garantire finanziamenti a pioggia al settore dell'autotrasporto, hanno fatto sì che la mobilità delle persone e delle merci in Italia continuasse a svilupparsi lungo la rete viaria, in primis quella autostradale.
Un altro aspetto che fa assumere al settore una rilevanza strategica per il Paese è che le società concessionarie autostradali sono tra le stazioni appaltanti più grandi d'Italia e, quindi, rappresentano un importante volano di sviluppo economico e occupazionale.
Gli appalti in questione sono finalizzati alla realizzazione di nuove infrastrutture, all'ammodernamento di quelle esistenti e, infine, alla gestione ordinaria dei tratti attualmente esercitati. Da questo punto di vista, dopo l'approvazione al Senato della Legge delega 28 gennaio 2016 numero 18, inerente il Nuovo Codice degli Appalti pubblici, fortemente voluta dal Presidente dell'Autorità Nazionale Anticorruzione, il magistrato Raffaele Cantone, il Governo si appresta a intervenire anche sul sistema delle concessioni e dei contratti di forniture di lavori, beni e servizi stipulati dalle società concessionarie.
In particolare, il nuovo codice interviene nei confronti delle società che sono titolari di vecchie concessioni non aggiudicate con un bando di gara europeo, quindi la quasi totalità ad esclusione della così detta Strada dei Parchi, A24 (Roma - L'Aquila - Teramo) e A25 (Torano - Pescara), del Gruppo Toto Costruzioni, della A33 Asti-Cuneo del Gruppo Gavio, nonché delle neonate Brebemi (A35 Brescia, Bergamo, Milano) e Teem Milano (A58 Tangenziale Est Esterna di **Milano**).
La novità più rilevante, se confermata nell'impostazione, è che le società concessionarie non aggiudicatrici di gara saranno obbligate ad affidare una quota non inferiore all'80% dei contratti di appalto di valore superiore ai 150 mila euro mediante procedure di evidenza pubblica e avranno due anni di tempo per adeguarsi. La soglia attualmente prevista è pari al 60%. Tale norma avrà delle conseguenze, in particolare, per il Gruppo Atlantia (Autostrade per l'Italia e sue Società controllate) e per il Gruppo Gavio che hanno, al loro interno, delle società operanti nel settore delle costruzioni, della manutenzione stradale e impiantistica e delle forniture di servizi che, al momento, beneficiano di affidamenti in "house".

Questo aspetto, se da un lato rappresenta un problema per i lavoratori delle società controllate operanti nel settore degli appalti, problema peraltro posto con forza dalle Federazioni di categoria, degli edili della Fillea in primis, dall'altro potrebbe portare i grandi gruppi coinvolti, soprattutto il Gruppo Gavio, a considerare la possibilità di internalizzare le attività, soprattutto quelle a così detto "valore aggiunto". Questo, infatti, è il percorso intrapreso, con soddisfazione delle parti, con il Gruppo Atlantia dove, grazie al forte impegno delle organizzazioni sindacali, si è riusciti a mantenere all'interno del perimetro, rilanciandola, la manutenzione degli impianti, la manutenzione ordinaria delle tratte autostradali, la pulizia delle aree di servizio e si è in procinto di internalizzare anche il servizio di accoglienza presso la Direzione Generale.
Questo ha consentito, innanzitutto, di riconvertire buona parte degli esuberi del personale di esazione ai caselli, determinatisi a seguito dell'avvento, sempre più inarrestabile, dei sistemi di pagamento elettronici (Telepass e carte varie), sostenuto dallo sviluppo delle Casse Automatiche. Le attività internalizzate nel Gruppo, inoltre, hanno consentito di creare nuova occupazione così detta "buona", con i livelli di tutela economica e normativa garantiti dal settore.
Un ragionamento a parte va fatto per "Giove Clear", Società del Gruppo Atlantia che svolge l'attività di pulizie delle Aree di Servizio, dove, in attesa della definizione di uno strumento contrattuale idoneo, è stato sottoscritto un Contratto Collettivo Aziendale che garantisce, comunque, livelli retributivi e normativi migliori del CCNL Multiservizi. Da questo punto di vista, il Gruppo Gavio è lontano anni luce,

in quanto affida alle proprie aziende di applicare ai dipendenti i diversi contratti di riferimento (metalmeccanici, edili, ecc.). La quasi totalità di queste fanno manutenzione degli impianti, delle tratte autostradali e, in alcuni casi, anche il servizio di viabilità.
Altra storia la Strada dei Parchi in Abruzzo, dove il sistema degli appalti a favore delle società del Gruppo Toto Costruzioni rappresenta un modo per creare valore aggiunto per il gruppo, a discapito della redditività e dei bilanci della società concessionaria. Ne è prova la difficile vertenza sindacale in atto che ha visto, per la prima volta, avviare una procedura di trasferimento collettivo del personale tecnico-amministrativo dalla sede di Roma a quella di Chieti. Va detto che i lavoratori hanno risposto in misura massiccia, consentendo alle Organizzazioni Sindacali di bloccare la procedura, segnando un primo punto a favore di una partita che, però, continua ad annunciarsi complicata.
Per ritornare al discorso della internalizzazione delle attività, nell'ambito del rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro si sta cercando, per l'ennesima volta, di creare all'interno dello stesso gli strumenti idonei a realizzare il progetto, intervenendo prima di tutto sul sistema classificatorio del personale, creando gli spazi per inserire eventuali nuove figure, ovviamente adattando i profili professionali e "sfondando" verso il basso (dato gli importanti livelli retributivi del settore) dei minimi tabellari. Questo consentirebbe, per esempio, di portare all'interno del CCNL l'esperienza di Giove Clear. Questo progetto, che nasce da quello più ampio del contratto della Viabilità, ora congelato a seguito degli interventi legislativi rispetto al pubblico impiego, fatto che ha impedito all'ANAS di poter rinnovare i contratti, qualora fosse portato a termine, rappresenterebbe comunque un primo passo verso quel contratto e, in ogni caso, andrebbe nella direzione dell'inclusività, fatto quanto mai caro alla Cgil e alla Filt. Le questioni in campo sono molte e andranno monitorate con molta attenzione, la lobby dei "signori delle autostrade" è potente e questo sindacato dovrà essere all'altezza delle sfide di un settore che tende a modificarsi a vantaggio solo di pochi, che sono i soliti.

CARGO FSI

Obiettivo il "Polo della Logistica e delle Merci"

di Franco Scafetti, Filt-Cgil nazionale - Dipartimento Mobilità

Il piano industriale 2014-2017 del Gruppo FSI, in fase di aggiornamento, contiene, tra le altre cose, un progetto articolato di riorganizzazione del sistema del trasporto delle merci su rotaia, individuando sul riassetto delle attività di logistica e delle merci una prospettiva, l'unica praticabile, per la ripresa di competitività del settore nel mercato.

Nasce così, e si consolida negli ultimi due anni, la necessità di costituire un unico contenitore, nel quale collocare le diverse società del gruppo impegnate nella logistica, nella movimentazione e nel trasporto delle merci per ferrovia.

Su tali presupposti e sulla necessità di imprimere un'accelerazione al processo di riorganizzazione del settore, si è sviluppato il confronto.

Trenitalia e FSI hanno illustrato le linee guida della riorganizzazione, spiegando che alcuni parametri societari e alcune determinazioni di carattere legislativo hanno accelerato la necessità di definire, al più presto, un'intesa finalizzata alla costituzione del "Polo della Logistica e delle Merci FSI". Questi i parametri: le perdite in conto esercizio della Divisione Cargo di Trenitalia si sono attestate nel 2014 intorno ai 110 milioni di euro e nel 2015 intorno a 100 mln; l'azzeramento dal 1° gennaio 2015 del contratto universale di trasporto merci tra Stato e Trenitalia del valore di poco meno di 140 mln di euro l'anno per collegamenti nord-sud, introdotto con la Legge di Stabilità 2015; il nuovo importo definito dalla Legge di Stabilità 2015 come impegno di spesa pari a 100 mln di euro l'anno, assegnato a RFI per abbattere i costi del pedaggio sull'infrastruttura a tutte le imprese ferroviarie merci, secondo criteri di ripartizione ancora da definire attraverso l'emanazione di un Decreto Ministeriale che a tutt'oggi non c'è; infine, la svalutazione di alcuni asset immobiliari di Fs Logistica imposta da recenti provvedimenti normativi interessanti il settore.

Una sequenza di interventi che complessivamente sui conti del 2014 di FSI e, in quota parte, di Trenitalia hanno gravato per quasi 275 mln di euro.

Il progetto aziendale aggiornato, presentato alle Organizzazioni Sindacali l'8 maggio 2015, individua nel periodo di Piano progressivi incrementi, fino al 15% delle ore di condotta/agente, all'11% della produttività del personale operativo a terra, al 33% del rapporto indiretti/totale addetti e al 25% del coefficiente di impiego dei mezzi di trazione.

Partendo dal presupposto di offrire servizi integrati di trasporto e di logistica, FSI si è posta il problema del riassetto, articolandolo in due fasi temporali: la prima, a orizzonte 2018 (coincidente quindi con l'attuale Piano di Impresa del Gruppo FSI); la seconda al 2020.

L'avvio della prima fase, da realizzare entro il 2016, passa attraverso la costituzione di una "sub-holding" controllata direttamente dal Gruppo FSI, il cui ruolo di capogruppo sarebbe assegnato a FSI Logistica e nell'ambito della quale saranno collocate le società di logistica TI Log.Fr, Cemat, FS Jit Italia, SGT, Teralp, l'impresa ferroviaria Tx Logistik, nonché la nuova impresa ferroviaria nascente dallo scorporo di Divisione Cargo da Trenitalia.

Nel contesto sopra descritto, la Società Serfer non rientra nel progetto della costituenda sub-holding FSI; alla stessa, scontata la perdita delle attività di trazione, resterà la specializzazione nelle attività di manovra e terminalizzazione per conto di Trenitalia e lo sviluppo negli scali ferroviari delle attività di manutenzione ordinaria e di piccola progettazione. La trazione rimarrebbe pertanto il business principale della nuova Divisione Cargo, completato dai servizi logistici forniti dalle diverse società del Gruppo FSI interessate dall'operazione. Cosi come non entrerà nella sub-holding la Società Terminali Italia, in quanto la legislazione vigente vieta a Società controllate dal Gestore delle Infrastrutture di prestare servizi di movimentazione e manovra per altre imprese ferroviarie.

Su queste basi, FSI ha progettato una complessiva revisione dei processi industriali prevedendo un nuovo assetto organizzativo delle macro attività, da realizzare nel 2016 all'interno della Divisione Cargo, per proseguire con la scissione e il suo trasferimento alla Newco nel 2017, integralmente detenuta da FSI.

Tutta l'operazione di risanamento si dovrebbe realizzare durante il biennio

2016-2018, mentre il biennio successivo sarebbe dedicato alla creazione di valore.
In quest'ultima direzione vanno le proposte di ulteriori azioni di riduzione dei costi, riguardanti gli staff, l'affidamento di attività tecniche e amministrative ad altre società di Trenitalia, la riduzione del costo del lavoro attraverso il riassetto dei processi e l'ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse nel nuovo modello operativo e le nuove regole contrattuali. A ciò si aggiungono ipotesi di coordinamento della struttura commerciale in tre business unit: Industry (auto + siderurgia + chimica); Multimodale; General Cargo (Materie prime, beni di consumo). Il marketing operativo si occuperebbe dell'analisi di mercato e dei rapporti istituzionali sia a livello nazionale che internazionale.
Per quanto attiene il lavoro, la riorganizzazione dei reticoli delle distribuzioni, delle sale operative (un'unica sala operativa), degli impianti equipaggi, della manutenzione, dei back office, delle gestioni e degli impianti a terra, dell'applicazione delle nuove tecnologie ai processi produttivi, la graduale dismissione dei locomotori vetusti, sono tutte azioni finalizzate alla riduzione di personale che, secondo FSI, non dovrebbero produrre esuberi all'interno del perimetro del Gruppo, ma la necessaria ricollocazione, nella prima fase, di alcune centinaia di risorse in altre divisioni di Trenitalia.
Nella seconda fase, cioè a risanamento avvenuto, l'ipotesi aziendale prevederebbe investimenti in materiale rotabile per circa 500 mln di euro di cui: 220 milioni impiegati nella rigenerazione, attraverso attività di manutenzione ciclica, del parco mezzi attualmente a disposizione; 187 milioni destinati all'acquisto o noleggio di nuovi mezzi; 60 milioni dedicati a impianti e tecnologie. Nelle operazioni di ricambio materiali sarebbero ricomprese anche quelle della dismissione di 90 mila carri, ormai in disuso. I nuovi locomotori dovrebbero essere dotati di diagnostica remota e nuova componentistica, che permetterebbe una migliore programmazione delle attività di manutenzione e una forte riduzione dell'indisponibilità dei mezzi.
Gli obiettivi indicati nel progetto di riorganizzazione sono ambiziosi e molto impegnativi, in considerazione del contesto nazionale ed europeo di una crescita economica debole nei prossimi anni. Le previsioni dei maggiori istituti specializzati nel settore non sembrerebbero orientate ad alimentare ottimismo rispetto allo sviluppo del settore merci per ferrovia. Fermo restando che in Italia pesa anche l'assenza di qualsiasi concreta iniziativa politica di sostegno al riequilibrio modale nel trasporto delle merci.
La scommessa è quindi ardua; d'altra parte, però, la possibile prospettiva di mantenimento, consolidamento e sviluppo di FSI passa per la costruzione di offerte basate su una forte ed efficiente integrazione tra servizi logistici e servizi di trasporto, allo scopo di offrire una varietà di proposte e non solo la trazione, soluzione verso cui inerzialmente tende in Italia il mercato ferroviario merci.
Per fare ciò, è necessario risolvere problemi complessi, di carattere organizzativo, industriale, commerciale e finanziario e di ricercare, attraverso il coinvolgimento del Sindacato, le soluzioni necessarie anche tramite un intenso e non superficiale confronto, perché il lavoro e la sua riorganizzazione sono elementi fondamentali per la sua riuscita.
Su questi temi si sta sviluppando in questi giorni il confronto ed è evidente che lo stesso dovrà verificare compiutamente ricadute e modalità di gestione del riassetto organizzativo, dei contenuti produttivi e industriali e del modello operativo, compresi i conseguenti effetti sul lavoro.
In questo contesto, lo sbilanciamento tra il contributo che si chiede al lavoro rispetto a quello aziendale per la riorganizzazione della Divisione Cargo risulta eccessivamente gravoso a danno dei lavoratori. A essi, infatti, si chiede un contributo quasi doppio rispetto a quello che metterebbe in disponibilità FSI. Il rapporto dovrà essere necessariamente riequilibrato, anche in ragione del fatto che nelle precedenti riorganizzazioni dell'attuale Divisione Cargo il lavoro ha già dato il suo contributo importante, tra l'altro mal utilizzato se non neutralizzato dalle incertezze aziendali in termini gestionali degli accordi.
La riduzione del reticolo produttivo, conseguente alla chiusura e all'accorpamento di diverse attività della produzione, potrebbe produrre, se non governata, un massiccio trasferimento di risorse da sud verso nord (mobilità geografica), dovuta in gran parte alla desertificazione degli impianti del mezzogiorno.
Resta il fatto che la riorganizzazione del reticolo degli impianti presentata da FSI contiene una serie di azioni incomprensibili in assenza di chiarimenti e in ragione della necessità di garantire il lavoro in termini sia di sicurezza sia di maggior produttività.
A sostegno della riorganizzazione, FSI propone una pesante rivisitazione degli equipaggi, che, come detto precedentemente, non potrà che essere affrontata nella discussione più generale del rinnovo del CCNL Aziendale FSI.
Per tali ragioni la FILT si è riservata di fare una valutazione della nuova organizzazione attraverso un'analisi puntuale dei carichi di lavoro che si produrrebbero a valle delle azioni di efficientamento programmate dalla Società, con particolare attenzione alle mansioni legate alla sicurezza dell'esercizio. Entrambe le proposte, riguardanti la riorganizzazione e le modifiche normative, appaiono sbilanciate per l'eccessivo contributo richiesto al lavoro. Il confronto dovrà determinare le condizioni di equilibrio sostenibile tra le esigenze aziendali e i diritti dei lavoratori.

L'aggregazione dei Fondi Pensione, *un esempio positivo*

di Gianni Platania, Filt-Cgil nazionale - Dipartimento Trasporto Aereo

La nascita del FPN Fondaereo, nel 2012, ha dimostrato che l'unificazione, almeno dei diversi Fondi pensione negoziali di un singolo settore, produce una maggiore efficienza e risultati tangibili, anche nel breve periodo.

Nel settore dei Trasporti esistono, da anni, diversi Fondi Pensione Negoziali che aggregano un grande numero di lavoratori iscritti e che avrebbero forti potenzialità di sviluppo in termini di rendimento e di riduzione dei costi di gestione.
La dimostrazione che la strada delle aggregazioni dei Fondi pensione oggi esistenti nelle diverse categorie sia quella premiante è confermata, ad esempio, da quanto accaduto nel settore del Trasporto Aereo. Nel 2012, è avvenuta la fusione nell'attuale FPN "Fondaereo" dei precedenti Fondi del personale navigante: "Previvolo" che era il FPN della categoria dei piloti e "Fondav", quello degli assistenti di volo.
Una storia che potremmo definire "di successo", come evidenziato anche da un'indagine de il "Mondo" del febbraio 2014 che apriva così un suo articolo sull'argomento:… *Previdenza integrativa. Nel 2013 per i negoziali performance molto migliori del Tfr, …il rendimento medio dei fondi pensione negoziali si è attestato al 5,9%, in pratica tre volte e mezzo più della rivalutazione netta annua realizzata dal Tfr, che non è andata oltre l'1,7%... Un anno nel quale 17 comparti hanno segnato performance a due cifre. Addirittura, in quattro vantano rialzi superiori al 15%. Sono tutti bilanciati azionari: Mediafond azionario (17,6%) per i lavoratori del gruppo Mediaset,* ***Fondaereo linea 4 (16,5%) e Fondaereo Crescita (16,3%), entrambi per piloti e assistenti di volo…..***
Il tema delle fusioni tra i Fondi pensione negoziali ricorre spesso, accompagnato dall'affermazione che le fusioni "producono una maggior efficienza" e certamente il caso della fusione dei due FPN "Previvolo" e "Fondav" nel "Fondaereo" ne è la prova. Quasi mai, però, tali enunciazioni sono accompagnate da analisi o dati che consentano di effettuare una valutazione oggettiva dei benefici e di verificare se vi siano anche delle controindicazioni.
Preliminarmente è opportuno rappresentare, come promemoria per il resto dell'analisi, la struttura tipica dei costi dei Fondi pensione negoziali, cosicché siano più immediatamente apprezzabili le variabili di cui si tratterà nel seguito. La fonte utilizzata è la relazione annuale Covip per il 2013, considerando che il focus di questa analisi è la fusione tra due FPN avvenuta nel 2012.

Oneri di gestione 2013 – media Fondi pensione negoziali	% su ANDP
SPESE TOTALI	0,28
Gestione Amministrativa	0,13
Oneri per servizi acquistati da terzi	0,06
Spese Generali	0,05
Spese per il personale	0,02
Oneri diversi	0
Gestione finanziaria	0,15
Commissioni di gestione	0,13
Commissioni per banca depositaria	0,02

ANDP. *È l'acronimo di Attivo Netto Destinato alle Prestazioni. Per ANDP s'intende la valorizzazione della posizione pensionistica dell'assicurato. Nei fondi pensione sta a indicare la variazione di valore utile a calcolare l'erogazione della pensione futura.*

VANTAGGI

Un sistema di previdenza complementare efficiente e con costi contenuti è fondamentale al fine di massimizzare l'obiettivo finale, quello di ottenere una rendita pensionistica più elevata possibile. Le **maggiori economie di scala** realizzabili sulla parte "fissa" dei costi amministrativi, grazie alla crescita delle dimensioni del Fondo, sono un fatto innegabile: crescendo le dimensioni, i costi fissi incidono meno. L'entità di tale riduzione può essere apprezzata, senza ricorrere a modelli di stima sofisticati, semplicemente misurando il carico degli oneri amministrativi che gravano sul singolo aderente in funzione delle dimensioni del Fondo. Utilizziamo allo scopo le evidenze prodotte da Mefop (società per lo sviluppo del Mercato dei Fondi Pensione), che studia i dati dei 39 Fondi negoziali, che qui si riferiscono ad agosto 2013.

Classi d'iscritti	Spese dirette (valore medio annuo in euro)
< 25.000	26,56
25.000 – 50.000	21,03
50.000 – 100.000	19,20
> 100.000	18,00

Come si può vedere dai valori medi rappresentati, per i Fondi di minori dimensioni (con meno di 25.000 aderenti) il massimo vantaggio realizzabile si colloca, in media, tra gli 8 e i 9 euro l'anno per aderente nel caso di fusione tra almeno quattro Fondi con meno di 25,000 aderenti (per superare i 100.000 aderenti)[1].
Il vantaggio scende poi a 2-5 euro l'anno nel caso di incrementi dimensionali più contenuti, per diventare addirittura pari a

2 euro circa nelle classi dimensionali dei Fondi probabilmente più interessati dalle fusioni. Ad analoghe conclusioni si giunge anche a proposito dei costi amministrativi: sulla base di un apposito modello di stima, si rileva che il valore soglia di iscritti intorno al quale le economie di scala tendono a esaurirsi si colloca tra i 55.000 e i 75.000 aderenti[2].

Un secondo vantaggio potrebbe essere dato da un maggiore potere contrattuale, derivante dalla disponibilità di maggiori masse patrimoniali al momento in cui si vanno a negoziare le condizioni contrattuali con i principali fornitori di servizi finanziari, cioè i gestori finanziari e la banca depositaria. Le commissioni di gestione e/o di garanzia e i compensi pagati alla banca depositaria sono calcolati in percentuale del patrimonio gestito. Il vantaggio derivante da un maggior "pricing power" nei confronti di tali soggetti può essere misurato con l'analisi dell'evoluzione dell'incidenza dei costi finanziari, al crescere dei patrimoni.

Come rilevato dalla Covip (nella Relazione per l'anno 2012) l'incidenza delle spese finanziarie dei Fondi negoziali, nel 2012, è pari allo 0,15% (di cui 0,13% per i gestori finanziari e 0,02% per la banca depositaria). Tale incidenza è rimasta inalterata, nel tempo, nonostante la crescita delle masse gestite (da 1,2 mld di Euro del 2000 a 34,5 mld di Euro del 2013).

Laddove l'incidenza percentuale dei costi finanziari sul patrimonio è misurata in funzione delle dimensioni dei comparti: al crescere delle masse in gestione le commissioni finanziarie non si riducono.

Andp (€)	N. comparti	costi finanziari sul patrimonio
0 – 5 mln	8	0,17%
5 – 20 mln	18	0,21%
20–50 mln	25	0,21%
oltre 50 mln	62	0,17%

Nella relazione, il Mefop conclude affermando che "*le evidenze presentate potrebbero indicare che il margine di sfruttamento delle economie di scala, in termini di costi di natura finanziaria, sia stato in parte già utilizzato: la maggiore efficienza potrebbe trovare concretezza in un miglioramento della qualità del servizio (modelli gestionali più strutturati e coerenti con le finalità del risparmio pensionistico) piuttosto che in una riduzione dei costi*".

Fin qui i vantaggi determinati dalle fusioni, analizziamo ora i possibili **SVANTAGGI**.

La delibera Covip del 16 marzo 2012 ha indotto una significativa evoluzione nel processo di determinazione della politica d'investimento dei Fondi pensione negoziali. In particolare, essa ha messo in evidenza l'importanza di definire in modo puntuale gli obiettivi previdenziali della popolazione degli aderenti. Tali obiettivi sono tanto più univocamente determinabili quanto più omogenea è la popolazione di riferimento. L'omogeneità della popolazione degli aderenti è determinata dai seguenti fattori: livello di contribuzione; livello di retribuzione; tasso di crescita della retribuzione; posizione pregressa accumulata. I primi tre sono, tipicamente, fattori caratterizzanti i singoli Contratti collettivi nazionali di lavoro (Ccnl); l'ultimo, oltre ad essere funzione dei primi tre, dipende dalla "anzianità" del Fondo di appartenenza (nei Fondi con maggiore anzianità il patrimonio medio pro-capite è più elevato). A titolo di esempio, per apprezzare la differenza generata da una diversità dei livelli contributivi sul montante finale, si espongono i seguenti dati:

	Comp A	Comp B
Retribuzione annua lorda (Ral) iniziale (euro)	30.000	30.000
TASSO DI CRESCITA ANNUO della Ral	1,00%	1,00%
% CONTRIBUZIONE ADERENTE	2,00%	1,00%
% CONTRIBUZIONE AZIENDA	2,00%	1,00%
% TFR	6,91%	6,91%
TASSO ANNUALE GESTIONE FINANZIARIA (NETTO COSTI)	4,00%	4,00%
ANNI DI ADESIONE	30	30
MONTANTE FINALE (euro)	334.211	187.374

Una differenza di un punto percentuale dei livelli contributivi, in entrambe le fonti, genera un montante inferiore del 18% circa. Il **tasso di sostituzione*** dei due lavoratori sarà diverso. La presenza di una popolazione scarsamente omogenea, con riferimento ai suddetti fattori, e quindi la **maggiore difficoltà nel determinare obiettivi previdenziali comuni per tutta la popolazione del Fondo**, costituisce un inconveniente che può essere risolto solo con la definizione di obiettivi rischio/rendimento multipli, cioè ampliando la gamma delle opzioni a disposizione degli aderenti per raggiungerli, ovvero creando un maggior numero di comparti. I diversi profili si renderebbero necessari per consentire ad insiemi di aderenti diversi – stante la diversità di contribuzione, reddito, tasso di crescita dello stesso e ricchezza accumulata – di perseguire, ciascuno, il proprio obiettivo. Solo così si potrebbe garantire il puntuale rispetto delle disposizioni contenute nella delibera della Covip, che impone la disciplina nel processo di determinazione e di raggiungimento degli obiettivi. Un simile sviluppo comporterebbe, però, oggettivi problemi per gli aderenti, chiamati a effettuare una scelta che non sono in grado di compiere, aderenti per i quali un'eccessiva libertà di scelta si traduce, molto spesso, in disorientamento, che va colmato con la possibilità di essere seguiti quasi con rapporto personale.

Un altro possibile svantaggio derivante dall'aggregazione di insiemi di lavoratori diversi (quanto a Ccnl, settore merceologico di riferimento, gruppo di appartenenza) potrebbe scaturire dalla perdita di identificazione con il marchio che il Fondo rappresenta. Non disponendo di una misura dell'identificabilità del marchio, un'utile "cartina di tornasole" del fenomeno può essere

rappresentata dalla relazione tra il tasso di adesione e il numero di Ccnl su cui il Fondo pensione insiste. Su un campione pari al 86% dell'Andp dei Fondi pensione negoziali, in base ai dati di fine 2013, si hanno i seguenti risultati[3]:

numero Fondi	N° Ccnl (da Nota informativa)	tasso di adesione medio
12	da 1 a 3	58%
9	oltre 5	24%

Fermo restando che in un piano di accumulazione è di estrema importanza il contenimento dei costi, al fine di garantire la massima rendita possibile, il tema dell'unificazione dei Fondi pensione dovrebbe essere affrontato alla luce delle evidenze che le esperienze già oggi disponibili offrono. Con molta probabilità un sistema già di per sé molto efficiente ed attento al contenimento dei costi non offre molti spunti di miglioramento solo attraverso una razionalizzazione dei Fondi esistenti; va certamente incoraggiata, parallelamente, una maggiore personalizzazione in particolare sul versante della fissazione degli obiettivi previdenziali, con il fine di esprimere un'elevata qualità del servizio e produrre effetti positivi in termini di attrazione e fidelizzazione degli aderenti.
La nascita del FPN Fondaereo nel 2012 ha dimostrato che l'unificazione, almeno dei diversi Fondi pensione negoziali di un singolo settore, produce una maggiore efficienza e risultati tangibili, anche nel breve periodo. Va fatta anche un'altra considerazione importante al fine della comprensione degli avvenimenti: nel 2012 ancora non si era raggiunta la firma del Ccnl di settore del trasporto aereo che, per la sezione "Vettori aerei", è stata apposta solo nel luglio del 2014. Nella attuale cornice contrattuale, in cui nel settore aereo vige un solo Ccnl con diverse sezioni e vi sono due grandi Fondi pensione negoziali multicomparto, il FONDAEREO per il personale navigante e il PREVAER per il personale di terra, in virtù delle considerazioni precedenti, sarebbe auspicabile e necessario un ulteriore passo avanti nell'unificazione dei Fondi per arrivare al Fondo Pensione unico di Settore, che avrebbe la massa critica e le potenzialità necessarie a garantire più efficienza e minori costi.

1. Il montante di 9 euro l'anno per 30 anni, capitalizzati al tasso del 4% è pari, a fine periodo, a 525 Euro.

2. Al di sopra di tali valori il modello identifica anche delle diseconomie, peraltro di entità trascurabile.

3. Elaborazioni su dati Relazione Covip 2013.

** È il rapporto tra la rendita pensionistica nell'anno del ritiro dall'attività e il reddito lavorativo dell'anno precedente il pensionamento. Offre un'indicazione della capacità del sistema pensionistico di permettere all'individuo di mantenere il proprio standard di vita al termine dell'attività lavorativa.*

Quanto manca al giorno in cui le banche ci pagheranno per prestarci del denaro?

di Massimiliano Sartori, Consulente The European House-Ambrosetti

Pensate sia una provocazione? Una buotade? Sicuramente fino a pochi mesi fa si pensava non fosse possibile che i risparmiatori – o le banche – detentori dei titoli di Stato italiani, cioè del nostro debito pubblico, pagassero lo Stato per prestargli denaro.

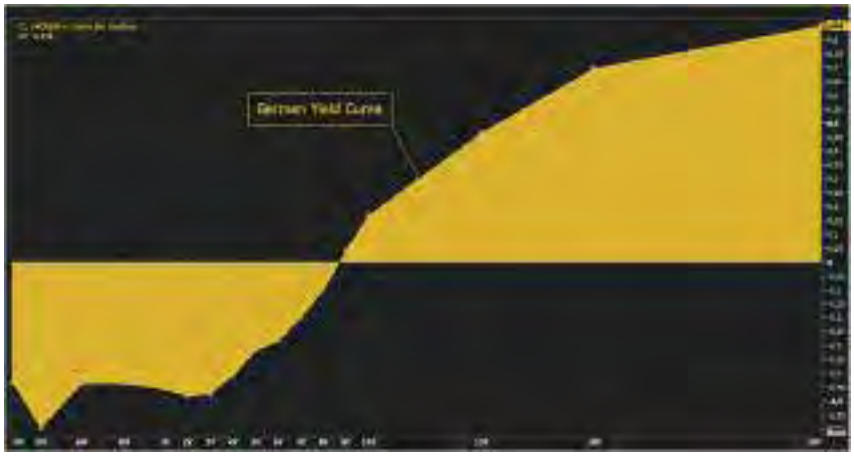
È sempre stato contro i principi economici prestare dei soldi e pagare un interesse in favore del soggetto beneficiario di questo prestito. La realtà, tuttavia, oggi è questa. Tutti i titoli del debito pubblico italiano fino a 3 anni di scadenza presentano tassi negativi: il BTP a 3 anni andato in asta per 7,5 miliardi di Euro, a metà febbraio, è stato collocato a -0,05%. Si prestano 100 euro allo Stato Italiano, per farsene restituire tra 3 anni 99,75. Tutti i BOT sul mercato, che per loro natura sono inferiori all'anno, oggi sono a tassi negativi.

Com'è possibile? Dal dopoguerra fino ad oggi il risparmio, sia esso depositato su un conto corrente, in posta, investito in un titolo del debito pubblico italiano o in una obbligazione di un'azienda o banca italiana, beneficiava i titolari con delle cedole o dei rendimenti positivi.

Tassi di interesse negativi, così diffusi nel mondo tra Europa, Giappone, Svizzera e Paesi Nordici, non si erano mai visti. Non c'è traccia di esempi in tal senso, neppure a livello di casi limite o stranezze teoriche sui libri che si studiano nelle facoltà di economia.

Oggi, a livello mondiale, circa 7 trilioni di dollari di titoli pubblici di debito presentano tassi negativi (ricordiamo che l'intero debito pubblico italiano è 2,3 trilioni di dollari). E stiamo parlando di tassi nominali, cioè non depurati dall'inflazione. Si consideri, ad esempio, che la Germania presenta tassi nominali negativi fino a 9 anni, e un tasso nominale dello 0,85% sui suoi titoli a scadenza 30 ennale.

Ciò significa che, con un'inflazione del 2% (target delle autorità di politica monetaria e della banca centrale europea), comprando un titolo di debito tedesco che scadrà tra 30 anni, l'interesse reale sarà pari a circa -1,15% l'anno (cioè a grandi linee la differenza tra l'inflazione e il tasso nominale). O prevediamo che nei prossimi 30 anni non ci sia più inflazione, oppure prestare al Governo tedesco 100 mila Euro oggi, per riaverne 70 mila circa nel 2046, è un totale controsenso economico.



Non esiste una risposta sola sul motivo per cui siamo arrivati a questo punto. Diversi fattori hanno agito contemporaneamente producendo questo risultato. Diciamola meglio: la responsabile numero uno è la Banca Centrale guidata da Mario Draghi che ha agito, e sta agendo, per far uscire l'area Euro e l'Europa dalle secche di una stagnazione-recessione che dura ormai da troppo tempo. Ma i fattori che stanno dietro a queste azioni straordinarie e non convenzionali, che hanno portato la Banca Centrale a "stampare denaro" e in alcuni casi a "regalare denaro", sono molteplici e, purtroppo, non sembrano di veloce e facile risoluzione. Alcuni fattori, inoltre, sembrano strutturali e non si prevede cambino nei prossimi anni a venire.

Dall'invecchiamento della popolazione su scala mondiale, con un conseguente mutamento dei consumi, alla lunga e profonda crisi economica e soprattutto sociale dell'Europa che, pur rimanendo il primo blocco mondiale in termini di PIL, oggi ha 28 milioni di disoccupati, 10 milioni di persone che vorrebbero lavorare ma che scoraggiati non lo cercano più e 8 milioni di persone impiegate part-time, ma che vorrebbero lavorare a tempo pieno. In totale, in Europa, vivono 46 milioni di persone, in età lavorativa, che non lavorano o vorrebbero lavorare di più ma non trovano un impiego.

Se accanto ai consumi in diminuzione per via dell'alta disoccupazione e dell'invecchiamento della popolazione, aggiungiamo anche il calo del petrolio passato da 150 dollari a 30-40 dollari in 18 mesi, portando giù con sé tutte le materie prime, si può affermare che le forze che storicamente spingevano i prezzi al rialzo siano scomparse dal mercato. Oggi i prezzi che si formano sui mercati tendono, nella migliore delle ipotesi, a rimanere costanti, in molti casi scendono.

Se, da un lato, il consumatore inizialmente ne ha un beneficio, poiché la sua busta paga diventa più pesante, dall'altro lato le imprese vanno in sofferenza, strette tra costi fissi poco comprimibili come quelli del costo del personale e un fatturato calante a seguito della discesa sia dei consumi sia dei prezzi dei beni venduti o dei servizi forniti.

Le imprese che non riescono a competere chiudono, con contrazione della forza lavoro, del reddito generato e del potere d'acquisto spendibile che, in ultima istanza, si traduce nuovamente in una contrazione dei consumi.
Certamente non sono una totale novità i prezzi in discesa in economia. Nel settore della telefonia, dell'elettronica di consumo, dei viaggi aerei, proprio la riduzione dei prezzi ha consentito il boom degli ultimi anni, l'esplosione dell'occupazione in alcuni settori e la creazione di molte nuove imprese.
Ma se il calo dei prezzi si diffonde a tutta l'economia, come sta avvenendo, parte una spirale negativa da cui è difficile uscire perché, rispetto a soli 10-15 anni fa, oggi il mondo è davvero un posto economicamente molto più integrato e interdipendente di prima.
Il calo del prezzo delle materie prime come il petrolio, ad esempio, da sempre è stato accolto positivamente dalle borse europee, americane e giapponesi perché equivaleva (fino a ieri) a una mini manovra espansiva sulle loro economie. Di recente, abbiamo assistito al contrario: a una discesa del prezzo del petrolio, queste borse sono scese con una correlazione elevatissima. Sui libri di economia c'è scritto che sarebbe dovuto accadere esattamente il contrario.
Il fatto nuovo è che la riduzione del prezzo delle materie prime aumenta i rischi finanziari dei Paesi emergenti e di quelli esportatori di petrolio (Brasile, Russia, Medio Oriente, Sud America) dove la vendita del greggio è elemento essenziale per riuscire a far quadrare i bilanci nazionali.
Poiché le economie emergenti, negli ultimi anni, hanno acquisito un peso rilevante nell'economia mondiale, venendo meno gli introiti da petrolio sono costretti a comprimere i bilanci pubblici, diminuendo la domanda. Cioè fanno/faranno austerity anche loro. La Russia, ad esempio, a gennaio ha presentato dei tagli alla spesa pubblica del 10%, l'Arabia Saudita mira a tagliare la spesa pubblica del 14%, eliminare alcuni sussidi alla popolazione e introdurre nuove tasse, tra cui l'IVA, fino a ieri non applicabile nel Paese.
Questi tagli, che sono contrazioni di domanda, hanno un effetto sulle economie sviluppate in termini di minore possibilità di esportazione verso quei Paesi e, in generale, si determina un effetto negativo sul commercio internazionale.
Discorso a parte per la Cina che non esporta petrolio, ma che ha di fronte delle sfide complesse e lunghe di trasformazione della propria economia per proseguire verso uno sviluppo sostenibile. Dopo gli scossoni di fine estate 2015, all'inizio dell'anno sono

emerse nuove e significative tensioni sul mercato finanziario in Cina, accompagnate da timori sullo stato di salute dell'economia. Se, da un lato, il Governo annuncia la volontà di trasformare l'economia cinese, oggi basata sull'*export*, in un'economia più fondata sui consumi interni per allinearsi a quelle occidentali e a un percorso più sostenibile nel tempo, nella realtà la svalutazione dello Yuan, che mira a rendere i prodotti cinesi più competitivi sui mercati internazionali favorendo l'*export* degli stessi, va nella direzione opposta.
Questo ha avviato una fuga di capitali dalla Cina di dimensioni molto rilevanti: 450 miliardi di Dollari nel periodo agosto-dicembre 2015 e 100 miliardi di Dollari nel solo mese di gennaio 2016 sono usciti dalla Cina, per paura di ulteriori svalutazioni nei prossimi mesi.
In sintesi, il mondo oggi pare sempre di più un posto in cui la domanda di beni e servizi stia scomparendo e, con essa, l'inflazione.
L'Europa e il Giappone sono in stagnazione da anni, la Cina è in declino, gli emergenti sono sull'orlo del collasso finanziario per la discesa del prezzo del petrolio. Rimane solo una grande economia che, seppur con tutte le cautele del caso, tiene il passo ed è quella degli Stati Uniti. Ma l'America da sola non ha più la forza, come 20 anni fa, di trainare l'economia mondiale.
Ma come uscire da questa situazione? L'idea che sta alla base del modello tedesco e che la Commissione UE ha cercato di far adottare anche agli altri Paesi dell'Eurozona è quella di creare un surplus di bilancia commerciale verso l'estero.
In altre parole, e detto semplicemente, poiché la domanda a casa mia non c'è, cerco di vendere all'estero i miei prodotti utilizzando la domanda di altri Paesi per saturare la capacità produttiva delle mie aziende e non dover licenziare e chiudere delle attività.
Il problema è che mezzo mondo si è messo

a ragionare così, facendo di fatto austerity a casa propria e sperando nella domanda di altri Paesi. La stessa Cina, alle prime difficoltà, invece di sviluppare la domanda interna, ha svalutato la sua valuta, cercando ancora di svilupparsi "alle spalle" del resto del mondo.
Se il Mondo ricerca surplus commerciali (ad accezione degli Stati Uniti), qual è la controparte? Ci vorrebbe un altro pianeta cui tutti potrebbero vendere i propri beni e servizi, ma non c'è. Chi può spendere e aumentare consumi non lo fa (Nord Europa e Germania in primis). Chi vorrebbe spendere non può per alto debito.
Pertanto, le politiche adottate finora non sono servite molto, anzi si sono rivelate dannose. In Europa, stante l'assenza della Commissione e della politica, è rimasta solo la BCE, o forse sarebbe più corretto dire che è rimasto solox Mario Draghi e qualche membro del Board BCE a volere un'uscita dalle secche economiche. A marzo del 2015, la BCE ha iniziato un programma straordinario di stimolo monetario e l'ha rafforzato nel dicembre 2015 e ulteriormente nel marzo 2016. Oggi la BCE compra sui mercati 80 miliardi di titoli dell'Eurozona al mese, ha portato a zero il tasso di sconto ufficiale e a -0,4% il tasso sui depositi per le banche e presterà denaro pagando le banche stesse lo 0,4% in aste di liquidità a loro riservate.
Succede che, invece di agire sul lato della domanda (con investimenti pubblici europei o con riduzioni di tasse), si agisce su quello dell'offerta, fino a regalare letteralmente il denaro.
Per far cosa bene non lo sappiamo ancora, ma per chi non è fallito e ha un minimo di solidità finanziaria i tassi di interesse sui prestiti non sono mai stati così bassi nella storia. In alcuni casi sono negativi, come i tassi che si applicano le banche tra loro (Euribor), mentre per le famiglie e le piccole e medie imprese rimangono positivi, seppur molto contenuti.
La BCE sta innaffiando il sistema di denaro nella speranza che qualcuno lo utilizzi per fare investimenti, nuove imprese e nuovi consumi.
Se ciò non avverrà, i prezzi non torneranno a salire. E non sarà un mondo sostenibile perché, in assenza di inflazione, diventa quasi impossibile ripagare i debiti pubblici di molti Paesi dell'Eurozona, Italia compresa.
In quel caso non sarà inverosimile un mondo in cui le banche ci pagheranno per prendere a prestito il loro denaro.

La Cgil alla CSW60 con la Carta dei diritti

di Loredana Taddei, Responsabile Politiche di Genere CGIL Nazionale

'Implementazione sensibile alle questioni di genere' significa adottare sull'intero spettro delle leggi, delle politiche e dei programmi dei governi una prospettiva di genere, che riconosca il potenziale ancora inespresso delle donne e si dimostri sensibile ai vincoli con cui si confrontano nella società e ai loro bisogni specifici.

La 60^ sessione della Commissione sulla condizione delle donne (CSW60), che si è tenuta a New York dal 14 al 24 marzo, ha tracciato anche quest'anno, come avviene dal 1946, anno in cui fu istituita dal Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite, un percorso fatto di verifiche del lavoro svolto e di proposte per il futuro, per contribuire a sviluppare le tematiche di uguaglianza, di diritti umani delle donne, di prospettive di genere, attraverso l'eliminazione di discriminazioni e disuguaglianze.
La Commissione, che è il principale organismo intergovernativo al femminile, con un approccio partecipativo attivo delle Organizzazioni non governative, lavora su rapporti, ricerche e raccomandazioni relative a molte questioni legate ai diritti delle donne.
Donne, disuguaglianze, cambiamenti climatici, quote di genere e lotta alle mutilazioni dei genitali femminili, sono stati i principali temi discussi nel corso di questa 60ma sessione dedicata al tema prioritario dell'empowerment legato allo sviluppo sostenibile.
Migliaia di delegati e delegate di governi, istituzioni, Ong, imprese, sindacati, organizzazioni di donne, hanno discusso di come assicurare il protagonismo di donne e ragazze nell'attuazione dell'Agenda per lo sviluppo sostenibile 2030, che a settembre ha sostituito gli Obiettivi di sviluppo del Millennio.

La CSW60 è stata quest'anno particolarmente significativa perché si è svolta nel quadro della valorizzazione femminile rispetto all'Agenda 2030 e della definizione di nuovi obiettivi per lo Sviluppo sostenibile, con una partecipazione numerica straordinaria sia delle rappresentanze governative (oltre 80) sia delle organizzazioni non governative (4.100 donne di enti non governativi) tra cui la Cgil.
"Il raduno di così tanti partner chiave per l'attuazione dell'Agenda 2030 rende questo evento un'occasione fondamentale per unire le nostre forze e allinearci in modo deciso sui temi centrali per l'azione", ha detto Phumzile Mlambo-Ngcuka, Direttrice Esecutiva di UN Women, in apertura del CSW60.
Con Gianna Fracassi, Segretaria confederale, abbiamo partecipato a numerosi tra le centinaia di eventi organizzati congiuntamente dagli stati membri e dall'Onu e a quelli con l'Ituc (Confederazione Internazionale dei Sindacati) per dare maggiore forza nella discussione della Sessione ai quattro temi fondamentali per le donne: diritto all'occupazione, libertà di organizzazione sindacale, protezione sociale e parità retributiva.
Di sviluppo e crescita coniugata con condizioni di lavoro assistite da diritti e tutele ha parlato Gianna Fracassi in un panel su donne e occupazione, nel corso del quale ha presentato la straordinaria iniziativa messa in campo dalla Cgil: la Carta dei diritti universali del lavoro. Attraverso di essa si affermano diritti universali nel lavoro, si introducono mutamenti nel mercato del lavoro che vanno nella direzione della stabilità e non della precarietà e, infine, si rafforza la contrattazione collettiva. Lanciata a gennaio a Roma, è stata approvata dal 98,5% del milione e mezzo di iscritti e iscritte per trasformarla, attraverso la raccolta firme, in proposta di legge di iniziativa popolare, che può aprire una nuova fase nel nostro Paese per i diritti delle donne lavoratrici e di tutti i lavoratori.
La Carta, ha sottolineato Fracassi, vuole essere uno strumento per parlare di tutele per tutti, non solo per i subordinati pubblici e privati, ma anche per tutta la galassia dei lavoratori parasubordinati, veri o finti autonomi, a professionisti e atipici, flessibili, precari, discontinui.
È stata così illustrata la proposta, basata su tre pilastri: diritti universali (dall'equo compenso alla libertà di espressione, dal diritto alla sicurezza al diritto al riposo, ma anche alle pari opportunità e alla formazione permanente); norme che diano efficacia generale alla contrattazione in base a regole di democrazia e rappresentanza valide per tutti; riforma delle tipologie contrattuali.
Gianna Fracassi ha poi detto che, per sostenere l'empowerment sociale ed economico delle donne in Italia e nel mondo, è fondamentale avere organizzazioni sindacali forti nella rappresentanza, insieme

ad un dialogo sociale continuo e strutturato, e che la contrattazione collettiva è fondamentale per ridurre le differenze tra uomini e donne, una contrattazione collettiva inclusiva e ampia per estendere diritti e tutele e per diminuire le differenze a partire da quelle retributive. Ma il nodo è l'occupazione, che va affrontata non rendendo più flessibili e precarie le condizioni di lavoro, ma con investimenti mirati a garantire crescita economica e occupazione. Perché la sfida per le ragazze nel nostro paese è sicuramente quella del lavoro. La disoccupazione giovanile è altissima, 39,3%, dato che aumenta al Sud e le donne continuano a essere sfruttate e a subire violenza, nel lavoro ma non solo.
Temi questi ripresi anche nel corso dell'incontro delle Ong italiane con la rappresentante speciale dell'Italia Emma Bonino, dove abbiamo evidenziato che il superamento del divario di genere nel nostro Paese non è più rinviabile e richiede una figura istituzionale di riferimento con ampia delega, in grado di esercitare una concreta azione di governo, recuperando una strategia complessiva delle politiche di genere per superare disuguaglianze e discriminazioni. Che fanno tornare indietro le donne nel nostro Paese e l'Italia intera.
L'Italia ha contribuito alla discussione generale su temi fondamentali come i matrimoni forzati, le migrazioni, l'occupazione, la violenza di genere e le mutilazioni genitali femminili.
Su donne e droghe, un tema ancora tabù, Emma Bonino è intervenuta notando come "nei documenti preparatori in corso di negoziato a Vienna le donne hanno poco, se non nessuno spazio". Nonostante siano imprigionate per reati di droga più che per altri crimini, con punte del 60-80% in America Latina.
Le undici giornate della CSW60 sono state un'importante occasione di discussione e di confronto, di condivisione di idee e di pratiche, di verifica del lavoro svolto e di proposte per il futuro. Quest'ultimo punto, il più importante nella prospettiva dell'empowerment e della parità di genere, è racchiuso nelle conclusioni concordate votate nel corso della seduta finale. Nella giornata di chiusura dei lavori della CSW60, il 24 marzo, l'Italia ha infine organizzato un evento su "Le politiche che favoriscono l'empowerment di donne e bambine migranti, nel contesto dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile", con UN Women e Bangladesh. Il Rappresentante permanente dell'Italia alle Nazioni Unite, ha sottolineato il ruolo cruciale che svolge l'Italia all'interno delle migrazioni mediterranee, sostenendo la possibilità di una strategia efficace, condivisa da tutti i paesi e basata su un migliore coordinamento tra attori umanitari, costruttori di pace e agenti di sviluppo, una strategia per gestire le emergenze e per affrontare le cause della migrazione (prevenzione dei conflitti, cambiamento climatico, povertà) e, infine, per raggiungere gli obiettivi di sviluppo. All'evento ha preso parte anche la Vicedirettrice esecutiva di UN Women, Lakshmi Puri, che ha ribadito come le donne migranti debbano con ogni sforzo essere protette da violenza e sfruttamento.
Al termine dei lavori del CSW60, la Direttrice Esecutiva di UN Women, Phumzile Mlambo-Ngcuka, si è detta delusa per il mancato accordo sulla necessità di riconoscere le violazioni che le donne e le ragazze subiscono a causa del loro orientamento sessuale.
Le conclusioni adottate fanno perno sul focus di genere nella cornice d'azione dell'Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, dove l'obiettivo della parità di genere è esplicitato: 'Implementazione sensibile alle questioni di genere' significa adottare sull'intero spettro delle leggi, delle politiche e dei programmi dei governi una prospettiva di genere, che riconosca il potenziale ancora inespresso delle donne e si dimostri sensibile ai vincoli con cui si confrontano nella società e ai loro bisogni specifici. La natura multidimensionale dell'empowerment femminile, inteso come promozione delle opportunità delle donne di definire le scelte che modellano il loro futuro, e il riconoscimento di queste come agenti indispensabili dello sviluppo, chiamano all'appello gli sforzi profusi per tutti gli altri Obiettivi dell'Agenda 2030. Tra questi, la lotta alla povertà, l'eliminazione della fame, il miglioramento della salute, il contrasto al cambiamento climatico e la promozione della pace.
La Commissione ha anche rilevato la necessità di mettere in campo tutele e protezione speciali nell'ambito dell'azione umanitaria, con particolare riguardo alla violenza di genere.
La 60° Commissione sullo status delle Donne ha dunque chiuso i lavori con l'adozione di documenti conclusivi, così commentati da Phumzile Mlambo-Ngcuka: "I Paesi hanno dato alla disuguaglianza di genere una data di scadenza: 2030. È tempo di metterci all'opera. Le conclusioni fondano e avviano l'implementazione di un'Agenda 2030 sensibile alle questioni di genere, uno strumento che ci offre le opportunità migliori per non lasciare indietro nessuno". Augurandoci un reale cambio di passo.

Salute, Sicurezza e Ambiente: *un passo avanti nell'ottica di genere*

di Antonella Albanese, Responsabile Ufficio Salute Sicurezza Ambiente - CGIL Brescia

Il 12 Aprile scorso si è tenuto a Milano un importante convegno promosso da Associazione Ambiente Lavoro in collaborazione con CGIL Lombardia, che ha ripercorso l'introduzione dell'ottica di genere nella valutazione dei rischi per la salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.
Autorevoli relatori hanno espresso valutazioni in virtù delle diverse competenze e discipline che si sono confrontate.
In quell'ambito la sottoscritta ha offerto alcune riflessioni maturate dall'esperienza nell'Ufficio Salute, Sicurezza e Ambiente della Camera del Lavoro di Brescia e che di seguito sono riprese.
Negli ultimi decenni, la realtà del lavoro è profondamente mutata. Sempre più si è popolata di donne, ha portato a lavorare fianco a fianco donne e uomini, di diverse età, provenienza e cultura e questo ha influito sui rapporti e sul tessuto sociale.
Questi mutamenti, considerati in relazione alle innovazioni tecnologiche e alle trasformazioni dei processi produttivi e dei servizi, hanno fatto emergere nuovi fattori di rischio, aggiuntivi a quelli tradizionalmente riconosciuti (movimenti ripetuti, carichi di lavoro, rumore, agenti chimici, ecc.). Da qui la necessità di approfondire maggiormente l'individuazione dei rischi cui sono esposti lavoratori e lavoratrici, guardando all'organizzazione del lavoro in enti e imprese, alle procedure, prescrizioni e gerarchie che condizionano i rapporti interni, nonché alla presenza di fenomeni discriminatori.
Di più, si è resa evidente, grazie anche alle battaglie femminili che hanno accompagnato il massiccio ingresso delle donne nel mondo del lavoro, la necessità di superare analisi e declinazioni neutre nell'approccio alla valutazione dei rischi.
Con il nuovo secolo, infatti, la differenza di genere si è affermata come fattore da cui non si può prescindere, sia in Europa (Strategia Europea 2002-2006) sia in Italia, dove le spinte in questa direzione hanno orientato molte novità normative.
Nel T.U. in materia di Salute e Sicurezza adesso in vigore, le finalità della Valutazione dei rischi (Art.1) sono state sensibilmente innovate, insistendo sulla valorizzazione della differenza di genere espressamente richiamata (*lavoratori e lavoratrici)* e sulla valutazione della loro diversa età, provenienza (*condizioni delle lavoratrici e dei lavoratori immigrati*) e cultura.
Inoltre, l'Art.6, comma 8, attribuisce alla Commissione Consultiva Permanente la promozione della differenza di genere in relazione alla Valutazione dei rischi, predisponendo le misure di prevenzione.

In questo modo e con l'Art.28 in materia di *adempimenti datoriali per la valutazione del rischio,* la differenza di genere diventa l'ottica dalla quale osservare gli esseri umani, donne e uomini nel lavoro, riscattando le donne dall'ambito specifico considerato, limitato alla maternità, e rimettendole al centro nella loro integrità psicofisica.
Molto importante sono in questa direzione anche i richiami del T. U. alla responsabilità sociale dell'impresa, laddove si sottolinea che lavoratori e lavoratrici sono soggetti portatori di valori etici e morali da valorizzare nel contesto lavorativo.
Questo allargamento di orizzonte comporta, fra gli obblighi del datore di lavoro nell'affrontare la Valutazione dei rischi, di non limitarsi alla somma algebrica degli stessi ma, piuttosto, di ricondurli alla realtà degli uomini e donne addetti alle diverse prestazioni e di valutarli integrandoli fra di loro.
Lo sforzo richiesto è quello di guardare alla complessità delle condizioni lavorative, senza escludere i diversi livelli culturali che orientano l'approccio con il lavoro, il sistema dei ruoli e delle relazioni tra uomini e donne che agiscono nei diversi contesti, all'interno di precise organizzazioni e procedure.

Dal punto di vista dell'esperienza diretta, molto rilevante appare il rapporto *tra genere-collocazione professionale-salute*.
A questo riguardo, uno specifico riferimento merita il problema del mancato riconoscimento professionale che, troppo spesso, investe le donne nel lavoro. E, in particolare la svalorizzazione che, nonostante i tanti progressi, ancora resiste sull'opera e sulla sapienza femminile, tanto da alimentare il disconoscimento del loro contributo nel lavoro in termini di propensioni, attenzione, cura, professionalità, competenze e saperi.
È innegabile che il processo femminile di affermazione di sé e della propria esperienza in un periodo relativamente breve sia molto avanzato, condizionando la società al recepimento dei loro bisogni e istanze; tuttavia, non va sottaciuto che permane molta sofferenza femminile, come risulta in tanti ambiti, compresi quelli a prevalente presenza femminile come ospedali, case di cura, scuole, terziario – si pensi alla grande distribuzione o alle imprese di pulizie – anche grazie al ripresentarsi di livelli di sfruttamento ritenuti ormai superati.

Il quotidiano del lavoro troppo spesso è fonte di sofferenza. Situazioni emergenziali per esigenze di enti e imprese, imposizione di ritmi eccessivi o di turni notturni in tanti settori, scarsa definizione dei ruoli, cronica carenza del personale sono tutti fattori che concorrono a determinare un forte disagio psicofisico che preme sugli uomini e sulle donne, minando la loro salute e ben-essere.
Permane una sottovalutazione sull'esposizione a rischi sia fisici che psicologici elevati, ancor quando legati al sistema di significati che svalorizzano il lavoro di donne e uomini, ignorandone la gravità delle condizioni materiali in cui versano in termini di organizzazione produttiva e dei servizi, procedure e qualità dei rapporti, nonché dell'organizzazione sociale complessiva che, non dimentichiamo, comporta per le donne qualche carico maggiore.
Quanto alla loro salute, resta insufficiente la considerazione sulle conseguenze negative prodotte dall'esposizione ai diversi fattori di rischio, nonché degli specifici eventi lesivi della loro salute e integrità.
Stante la realtà, la prospettiva aperta dalla differenza di genere nel campo della prevenzione e della tutela della salute va perseguita con maggiore sforzo. Si tratta di persistere nell'individuazione dei rischi, al fine di prevenire ed evitare il verificarsi di infortuni e malattie professionali ancora troppo elevati.
Di questa persistenza testimonia la venuta allo scoperto del rischio stress lavoro correlato, quale spia della molteplicità di condizioni costrittive cui una lavoratrice, un lavoratore può essere esposto con pregiudizio per la propria salute e sicurezza.
Il rischio stress, quando presente con altri rischi, può agire come aggravante e può assumere una pericolosità diversa in rapporto all'età anagrafica, elemento che diventa sempre più centrale nella valutazione dei rischi di infortuni e malattie professionali, alimentando il bisogno di prevenzione a più livelli, in termini di modifiche nell'organizzazione del lavoro, ma anche di una maggiore formazione in materia di salute e sicurezza, di riqualificazione professionale, di rotazione delle mansioni, di politiche adeguate degli orari di lavoro e del periodo lavorativo in ordine a uscite più sensate per pensionamento.
Il forte innalzamento dell'età pensionabile, se non modificato, obbligherà uomini e donne a rimandare l'uscita dal mondo del lavoro, penalizzando soprattutto le donne, visto le discontinuità riscontrabili nella carriera lavorativa di molte. Nella necessità di rincorrere i requisiti pensionistici più a lungo, molte lavoratrici sono maggiormente esposte al rischio infortuni connesso alla mansione svolta e alle Malattie Professionali strettamente correlate allo stress lavorativo.
In conclusione, se lo sguardo di genere ha rappresentato un passo in avanti che ha permesso di cogliere in maniera più puntuale la realtà dei rischi presenti nel mondo del lavoro, consentendo una valutazione migliore delle possibili conseguenze sulla salute, delle cause e dei rimedi da adottare, non va sottaciuto che nell'attualità della crisi incombe un rischio di ritorno indietro, rappresentato dall'inclinazione di troppe imprese a contenere il costo del lavoro anche attraverso la riduzione delle misure preventive.
La stessa messa in discussione di diritti prima riconosciuti in favore di migliori condizioni di lavoro amplia l'area dei rischi, vanificando il tanto impegno dei diversi protagonisti sociali e istituzionali che, con lungimiranza, fino ad oggi, nell'orizzonte di una migliore tutela della salute e sicurezza, hanno profuso con intelligenza e passione.
Come dire che molta è la strada percorsa ma che, nella difficile fase di crisi e cambiamento, ancora tanta è quella da percorrere per far avanzare la civiltà dei rapporti nel lavoro e nella società, evitando soprattutto cadute all'indietro.

L'*Eco* che ci resta

Riflessioni in un pomeriggio nel Cortile della Rocchetta

di Americo Pagliara

In una delle sale di quel Cortile avevo ascoltato Umberto Eco in un'edizione di Bookcity, qualche anno fa.
All'ora indicata per l'inizio della cerimonia, il Cortile è strapieno e fuori, nella Piazza d'armi, si è già formato un sinuosissimo serpentone, che continua ad allungarsi silenziosamente, con civica correttezza. Mentre parlano il sindaco e i ministri, ci si accorge che la diffusione sonora nella Piazza non è delle migliori, per cui, pian piano, la grande coda si scioglie e tutti (qualche migliaio) ci raccogliamo verso l'imbocco del Cortile. In un angolo del prato, vicino a un furgone della RAI, c'è pure la possibilità di seguire, sul piccolo monitor di un tecnico della televisione, lo svolgersi della cerimonia, con la bara, la famiglia, gli oratori e gli spaesati corazzieri del Presidente della Repubblica.
Umberto Eco si è guadagnato ampiamente un posto di riguardo fra i filosofi del 900, (e nel Cimitero monumentale) con saggi come: *La struttura assente, Opera aperta, Trattato di Semiotica generale, Kant e l'ornitorinco, Lector in fabula*. Riguardano materie ostiche, e non molto popolari al di fuori delle università e di pochi ristretti ambiti intellettuali. Eppure la sua fama è diffusa ben di là dal mondo accademico e scientifico, prima ancora che si affermasse, dagli anni '80 in poi, come romanziere. Il New York Times ha dato più di tutti voce allo stupore di fronte alla paradossale coesistenza nella stessa persona di un eminentissimo studioso, di un grandissimo divulgatore di cultura e di un geniale autore di romanzi bestseller.
Umberto Eco ha conquistato una straordinaria popolarità, mettendo generosamente a disposizione di una sempre più larga platea di lettori la sua vastissima erudizione. Lo ha fatto grazie ad una capacità di comunicazione veramente fuori dell'ordinario. Lo ha fatto usando, come strumento fondamentale della sua scrittura, l'ironia.
Credo che, quando si dice iperbolicamente che Umberto Eco fa sentire tutti i suoi lettori *più intelligenti e più colti*, si voglia dire che, da vero Professore, egli ha fatto sentire non emarginati tanti dilettanti della cultura. La stragrande maggioranza dei lettori di Eco non è rappresentata da intellettuali di mestiere che padroneggiano bene i riferimenti a Lacan, Levi-Strauss, Saussure. Si tratta comunque di lettori attenti, che sono fortemente stimolati, grazie ai tanti suoi piani di scrittura, ad approfondire un qualche prezioso filone nella ricchezza del suo sapere.

Nelle sue opere più impegnative troviamo sempre, insieme al rigore dell'analisi e della ricerca, accattivanti, ironici, persino umoristici rimandi e citazioni dalla cultura più leggera, più popolare. Negli scritti di argomento apparentemente più leggero, sono sapientemente disseminati richiami e citazioni dalla cultura "alta". Le citazioni sono letterali e virgolettate per i lettori meno attrezzati, segnalate invece con dotte allusioni e strizzate d'occhio in codice, per i lettori più avveduti.
A queste prime riflessioni sulla grande scuola (o doposcuola) popolare e multidisciplinare del Professor Eco, ne sono seguite altre sul prato del Castello, sui debiti specifici e sul primo personale contatto con la sua firma.
Mi è tornato alla mente quando, nei primi anni delle superiori, ritrovai, in un testo di stilistica italiana, la sua analisi della pubblicità della *saponetta Camay*. Un professore di lettere usava un celebre commento di Eco per spiegare che certi strumenti del linguaggio, come le figure retoriche, non erano applicabili solo al testo scritto (poesia, prosa, didascalie di foto), ma erano determinanti per "far parlare" le immagini, gli ambienti, i vestiti, le pose, le "atmosfere", rimandando a specifiche "*culture*", a precise classi sociali, a codici di comportamento e stili di vita identitari. Quella bella lezione era presa da "*La struttura assente*" nella parte del saggio che riguardava il linguaggio della comunicazione di massa (televisione, fotografia, cinema, musica e arti figurative) su cui ha tanto lavorato Umberto Eco.
In tanti saggi ho trovato poi inaspettati agganci fra campi diversissimi della cultura. Ad esempio, *nell'Opera aperta* avevo trovato la sua spiegazione del secondo principio della termodinamica (quello dell'entropia), più chiara che in un testo di Fisica, e calzava perfettamente nel discorso sulla teoria dell'informazione.
Comunque per me l'attrazione fatale verso Eco ha riguardato soprattutto il suo ininterrotto discorso sulla letteratura.

Le sue vivisezioni di opere letterarie, gli smontaggi e rimontaggi di testi, mi hanno indicato percorsi intellettuali, segnalato l'importanza o addirittura l'urgenza di letture e riletture di autori classici e meno classici, italiani e stranieri.
Mi vengono in mente le utili e piacevoli indicazioni delle *Sei passeggiate nei boschi narrativi* (lezioni a Harvard) dove, in modo meno scientifico rispetto al *Lector in fabula,* il lettore è classificato, chiamato in causa, responsabilizzato nel discorso narrativo. Fra le tante lezioni di letteratura francese, mi ha particolarmente colpito la sua predilezione assoluta per *Sylvie* di Nerval.
Ricordo che, a chi gli chiedeva come potesse conservare intatta l'adorazione di quel piccolo gioiello di prosa poetica, dopo averlo smontato e passato per quarant'anni al microscopio della sua infaticabile analisi, Eco aveva risposto, con il suo consueto humor che *anche un ginecologo s'innamora*. E che dire poi del gioco (coltissimo) della traduzione che amplia e reinventa gli E*sercizi di stile* di Raymond Queneau. Gli devo pure la scoperta di Roland Barthes, anche se limitata a opere meno specialistiche come *Miti d'oggi* e *Frammenti di un discorso amoroso*. E senza Eco non avrei avuto il coraggio di ritornare tanto spesso sull'*Ulisse* di Joyce per recuperare qualche sfumatura di significato in più, nonostante la duplice barriera costituita dalla complessità della lingua e dello stile. Eco ha pure fornito approfondite riflessioni sul lavoro di traduzione che sono di grande aiuto nell'approccio agli autori stranieri, anche per valutare i rischi del *lost in traslation*.
Per chi come me è anche appassionato di enigmistica e di giochi linguistici, restano memorabili le divertentissime parodie in prosa e in versi, le variazioni e stile, le imitazioni, i falsi letterari che rendono godibili e perfino spassosi i due *Diari minimi*.
Da lettore veterano di *Linus* non posso non ricordare il grande merito di Eco nello sdoganamento dei fumetti, portati a dignità di letteratura colta. Pietre miliari: la storica intervista di Eco a Vittorini e Del Buono nel primo numero di Linus e il riconoscimento dell'autore dei *Peanuts*, Charles Schultz, come vero Poeta. Nel numero di marzo Linus ha celebrato il Professore con una quarta

di copertina intitolata "*EcoLinus*" e ci fatto rileggere la sua introduzione per "*Arriva Charlie Brown*".
E poi c'è l'acuto commentatore della cronaca, del dibattito politico, della cultura (qui anche in senso antropologico) del nostro Paese. Tanti suoi interventi, (articoli, interviste, *Bustine di Minerva)*, molti dei quali poi raccolti in *Apocalittici e integrati, Sette anni di desiderio* e *Dalla periferia dell'impero,* ne rivelano il grande senso di umanità e la fermezza morale. Il critico testimone del decadimento del senso civico e del costume nella nostra fragile democrazia, questo sì, non lo avremo più.
Ma torniamo all'inconsueto finale di partita che Umberto Eco ha voluto rappresentarci nel Cortile della Rocchetta. Bandita completamente la retorica degli estremi saluti, ha voluto farsi salutare con il sorriso, dandoci un ultimo saggio del suo ateismo, con ironica leggerezza.
L'intervento scherzoso di Moni Ovadia, che ha concluso la cerimonia, mi ha riportato alla memoria le fortunate occasioni in cui il menestrello sefardita ci portò assaggi della sua genialità nel teatrino del dopolavoro ferroviario (in un'arcata sotto Milano Centrale) e nei palazzi degli uffici F.S. di Porta Garibaldi. E questo mi ha fatto pensare alla contaminazione (felicissima) che creavamo allora fra *cultura di massa* (il dopolavoro, luogo da *Integrati*) e *cultura alta* (le raffinatezze yiddish di Ovadia, roba per *Apocalittici*). Per un ulteriore condizionamento, ormai in un clima da *bosco narrativo*, guardando la bara con i corazzieri ai lati, ho rivisto una delle tante illustrazioni di Pinocchio fra i due carabinieri. E infine quando, dopo la barzelletta, sono risuonate, composte, le risate, come non sospettare che due grandi amici, Eco e Ovadia, abbiano voluto giocare un'ultima volta rappresentando un'allegra *fabula* finale, in cui *un Grande Dotto è seppellito con una risata nel Cortile di un Castello*?

La cinepresa come *strumento di esplorazione*

di Osvaldo Cisternino

È stata davvero una bella notizia, a fine febbraio, la vittoria del film *Fuocoammare* di *Gianfranco Rosi*, premiato con l'Orso d'oro al Festival internazionale del cinema di Berlino: bella non solo per orgoglio nazionale, ma per il coraggio mostrato dalla giuria, presieduta da *Meryl Streep*, nell'attribuire il prestigioso riconoscimento ad un film assolutamente non *di cassetta*, che documenta la realtà più tragica e rimossa di questi anni, quella dell'immigrazione clandestina che sta trasformando il Mediterraneo in un immenso cimitero.
Il film ha destato commozione al Festival per il rigore privo di sentimentalismi con cui *Rosi* mette lo spettatore di fronte ad una tragedia tanto difficile da affrontare sul piano morale, che risulta più facile annegare nell'indifferenza.
Fuocoammare è un *docufilm*, come con neologismo sono definiti i film di *Rosi*, che non sono documentari e neppure film di *fiction*: raccontano storie direttamente riprese dalla realtà, i cui protagonisti sono persone ritratte nella loro vita quotidiana. In *Fuocoammare* i protagonisti principali

sono un ragazzino, *Samuele*, e un medico, il Dott. *Bartolo*. Vi sono parecchi altri personaggi, abitanti di Lampedusa che vivono la loro vita normale quotidianamente toccati dalle notizie dei naufragi e degli approdi: la famiglia di *Samuele*, con il padre pescatore; una signora anziana, devota di Padre Pio, che spesso telefona a *Pippo*, dj di *Canzonissima*, trasmissione musicale che ogni giorno va in onda sulle frequenze di Radio Delta, per chiedere dei brani musicali.
Samuele soffre di mal di mare e, per abituarsi a sopportare il moto ondoso, va su un molo che ondeggia come una barca; gira nei campi giocando con la fionda; ha un occhio *pigro* e il Dott. Bartolo cerca di correggergli il difetto. Forse l'occhio *pigro* è anche una metafora della difficoltà di vedere quello che accade ogni giorno a Lampedusa.
In effetti, il film è come diviso in due linee parallele: da un lato la vita quotidiana, dall'altro le tragedie dei migranti. Sono linee che solo a tratti si sfiorano e talvolta si toccano: il Dott. *Bartolo* è il punto di contatto, cura *Samuele* e gli altri abitanti di Lampedusa e, con uguale attenzione e umanità cura – quando è ancora possibile – i migranti giunti vivi, o ne constata il decesso. È una figura forte e commovente questo medico, che Fazio ha già invitato due volte come ospite di *Che tempo che fa*: un medico che vive con instancabile dedizione ed umiltà la sua missione (negli ultimi anni ha visitato oltre duecentomila migranti) e in un toccante monologo del film dice che a vedere i naufraghi morti – spesso bambini – non ci si abitua mai.
Il film è tutto qui: immagini terse, la telecamera che documenta la vita quotidiana nei silenzi dell'isola, quella dei pescatori di Lampedusa che si svolge in un'apparente normalità, e quella dei profughi in fuga dall'orrore, che approdano a quel lembo di terra con la speranza di poterla ancora conquistare, la loro normalità della vita. Così, dopo le immagini tragiche ma asciutte del naufragio di un barcone, con i moribondi e i morti, nella scena seguente l'anziana donna devota di Padre Pio rifà il letto a casa sua, con gesti lenti e rituali che il Regista riprende in tempo reale.

Sacro GRA
(Itali 2013)
Regia di Gianfranco Rosi
Documentario, durata 93 min.

Fuocoammare
(Italia - Francia 2015)
Regia di Gianfranco Rosi.
Con Samuele Pucillo, Mattias Cucina, Samuele Caruana, Pietro Bartolo, Giuseppe Fragapane.
Documentario, durata 107 min.

Poi telefona al dj *Pippo* e gli chiede di mandare in onda un pezzo di Rossini: è una preghiera, con cui termina il film.
Colpito da *Fuocoammare*, ho sentito il bisogno di conoscere meglio l'opera di *Gianfranco Rosi* e ho visto *Sacro GRA*, un altro *docufilm* che ha vinto nel 2013 il Leone d'oro al Festival di Venezia.
Si è trattato dell'unico caso, nella storia del Festival, che il massimo premio sia stato dato a un film-documentario.
Il Regista, per girare *Sacro GRA*, ha passato oltre due anni aggirandosi nella periferia di Roma, dalle parti del Raccordo Anulare, da cui deriva il titolo, per cercare personaggi e storie da raccontare che rendessero la realtà il più possibile per quella che è. Anche per girare *Fuocoammare Rosi* ha passato circa due anni a Lampedusa, fino al punto di non essere più notato dagli abitanti, come se fosse diventato uno di loro.
In *Sacro GRA* si intrecciano storie di personaggi indimenticabili nella loro *verità*: un nobile piemontese decaduto che vive con la figlia in un casermone di periferia e viene ripreso, mentre parla con lei, dalla finestra spalancata; un pescatore di anguille; un botanico che combatte una sorta di guerra privata per la sopravvivenza delle palme, impegnato nella sua guerra contro il parassita che le sta distruggendo con una determinazione degna di Acab; un nobile che vive in un castello affittato come set per fotoromanzi; alcuni fedeli che osservano un'eclisse al Divino Amore attribuendola alla Madonna; alcune prostitute e delle ragazze immagine di un bar; un paramedico con la madre persa nella demenza senile e che lui assiste con amore. Le storie si intrecciano senza legami diretti fra loro, disegnando un panorama umano devastato ma anche di vitalità sorprendente, perché la vita, se la si osserva con onestà e senza pregiudizi, ti sorprende sempre.
Qui sta la grandezza di *Gianfranco Rosi*: riesce a far rivivere il *neorealismo*, con tutta la forza che lo ha caratterizzato nell'immediato dopoguerra, utilizzando la cinepresa come uno strumento di esplorazione del mondo circostante, con umiltà, senza la pretesa di spiegare nulla, ma con grande maestria nel fermare le storie e gli attimi che hanno e trasmettono vita.

Amsterdam

No, non chiamatela “Venezia del Nord”: fareste un torto ad entrambe le città.
Venezia e Amsterdam sono certamente due realtà urbane connesse in modo indissolubile all’acqua. È il loro comune denominatore, ma con l’acqua hanno instaurato un rapporto diverso, legato alla peculiarità delle rispettive genesi e delle successive metamorfosi.
Venezia è nata sull’acqua, quella salmastra di una grande laguna – prigione dorata di un mare chiuso - dove 120 isole collegate da oltre 400 ponti costituirono la base di un articolato reticolo di calli e canali fatto di arte e funzionalità che si è tramutato, nel corso dei secoli, in quel fantasioso labirinto urbano che è la “città più bella del mondo”.
Qui la vita ha dovuto adattarsi all’ambiente liquido assumendo aspetti organizzativi collettivi e individuali che poco hanno da condividere con quelli della terraferma, trovando soluzioni creative e razionali al tempo stesso per superare qualunque genere di problematica altrove scontata e risolta facilmente.
Amsterdam, nata su distese di fango e paludi, è stata strappata all’acqua, da quella dell’impetuoso Mare del Nord sul quale si affaccia e da quella dell’Amstel, un fiume di soli 31 km – probabile braccio morto del complesso e vasto delta del Reno - che le ha dato il nome “Amstel – dam”, “diga sull’Amstel”.
La cerchia degli ordinati canali concentrici che cingono il centro storico della città sono una delle geniali soluzioni con cui sono state imbrigliate e regimentate, grazie a raffinati sistemi di chiuse e sbarramenti, queste ingenti masse liquide e che consentono alla città di vivere all’asciutto. Niente a che vedere con il serenissimo MOSE (MOdulo Sperimentale Elettromeccanico), il discusso, costoso e non ancora terminato - a oltre dieci anni dall’inizio lavori – sistema di paratie mobili che dovrebbe “salvare dalle acque” la città di Venezia. Imparare dall’esperienza di chi, nel corso dei secoli, ha rosicchiato terra al mare, bonificandola, proteggendola e coltivandola, sarebbe stato un atto di umiltà - scevro da speculazioni economiche e politiche - che avrebbe reso onore a Venezia stessa, salvaguardando non solo la città dal fenomeno dell’acqua alta sempre più frequente, ma anche proteggendo in modo più efficace il delicato equilibrio dell’ecosistema lagunare.
Ma dall’acqua non sono arrivati solo i problemi. Dall’acqua sono arrivate la ricchezza del commercio e la potenza economico-militare per entrambe le città.
Il corso della storia ha ridimensionato ogni retaggio degli splendori del passato, trasformando in attrazioni turistiche tutto quanto un tempo costituiva stupore per chi, per un motivo o per un altro, entrava in una di queste insolite metropoli di una volta.
Tra i sontuosi arabeschi dei palazzi dell’una e la geometrica severità delle alte e strette abitazioni dell’altra, si dipana il comune filo conduttore dei canali simili alla rete di vasi sanguigni di un corpo umano dove, però, la vita pulsa in modo differente.
Lungo quelli di Venezia si naviga con ogni tipo di imbarcazione: gondole, vaporetti, motoscafi, barconi per il trasporto delle merci s’incrociano di continuo come uno sciame di api in un giardino di fiori.
Ad Amsterdam le grandi chiatte che un tempo servivano a spostare ingenti quantitativi di merci si sono oggi ancorate e fermate definitivamente lungo le rive, diventando abitazioni stanziali tout court.

Addirittura, dove la topografia lo ha consentito, si sono persino raggruppate a formare veri e propri villaggi galleggianti di *"house boats"* in cui i singoli natanti hanno lentamente cambiato sembianze per somigliare, chi più chi meno, a piccole case di campagna. Non mancano, infatti, piccoli orti e micro giardini – con tanto di sedie e tavolini *en plein air* - sulla tolda di quelle che una volta erano battelli che portavano carbone o balle di mercanzie varie.

E poi … e poi a riva, in prossimità dei rispettivi accessi, ecco l'immancabile bicicletta: da uomo, da donna, per trasporto bambini, animali o carabattole varie.

Migliaia e migliaia di biciclette invadono la città! Più di 600.000, a fronte di poco più di 800.000 abitanti, poco meno di una a testa. Non che le automobili manchino, ma sono più quelle che vedi ferme in sosta di quelle che trovi in circolazione. La bicicletta è padrona ad Amsterdam, è il mezzo di trasporto privato per eccellenza.

In una città dall'andamento pianeggiante quasi tutti la usano tanto da permettersi il "lusso" di avere i mezzi pubblici configurati per il suo trasporto o di poter creare un'estesa ragnatela di piste ciclabili che abbracciano anche le strade che costeggiano i canali. Qui le biciclette, sfrecciando silenziose e prepotenti, mettono spesso a repentaglio l'incolumità dello sprovveduto turista - non abituato a tanta grazia – che, finendo inavvertitamente sulla corsia a loro consacrata, rischia di essere investito o travolto.

Parcheggiate e assicurate con solide catene e lucchetti – anche qui i furti sono all'ordine del giorno – le trovi dappertutto: eserciti smisurati di "due ruote" fanno bella mostra di sé in immensi parcheggi multipiano, tutte allineate e coperte come soldatini in parata oppure disordinatamente legate alle barriere di ghisa dei ponti o, ancora, appoggiate a sostegno reciproco tra di loro per finire spesso distese a terra dal vento che soffia pressoché incessantemente.

Uno scenario sicuramente invidiabile per un residente delle nostre trafficate città italiane.

In quest'alternanza di differenze e similitudini si è voluto solo rimarcare quegli elementi che, a parere personale, danno una connotazione propria a ciascuna di queste particolarissime realtà urbane dove natura e storia hanno giocato su tavoli diversi con carte simili.

E ora, alla luce di quanto detto, si può ancora definire Amsterdam la "Venezia del Nord"?

©copyright testo e fotografie di Franco Mammana

NOSTOP
RESPONSABILE DI REDAZIONE Vittoria SCORDO
GRUPPO DI REDAZIONE Guido BARCUCCI, Luca STANZIONE
PROGETTO GRAFICO ORIGINARIO Armando Artibio FANFONI - RESTYLING URAKEN Graphix
Redazione Via Morgagni 27 - 00161 Roma - Tel. 06.440761
Contatti mail: nostop@filtcgil.it - I numeri arretrati sono consultabili su: www.filtcgil.it
Supplemento al n°3 aprile 2016 de "Il lavoro nei trasporti" Mensile della FILT-CGIL nazionale Direzione/Amministrazione EDITRICE EDITRASPORTI
Via Morgagni 27 - 00161 Roma Iscritto al n°92/82 del Registro Pubblicazioni periodiche del Trib. di Roma il 10/3/82 Testata registrata presso il Registro Nazionale della Stampa Direttore Responsabile Paolo Serventi Longhi Sped. in abb. postale c26 art.20 lett. B art.2 della legge 23/12/96 n° 662 Roma
Chiuso in tipografia: 18 aprile 2016 BINE EDITORE - Corso di Porta Vittoria 43, Milano
Videoimpaginazione e fotolito PRG Via Gaffurio 2, Milano - info@prgfotolito.it - Graphic Artist: Roberto Ambrosioni

GALLERIA

FILT-CGIL

CGIL